Régie de publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, Boulevard des Italiens, Paris.

ÉTRANGER : 1 FR. 50.

Rédaction et Administration 90, Champs-Elysées, Paris.

DANS CE NUMÉRO :

Le Grand Prix de l'A. C. F. - Le Grand Prix Cycliste. - Le Tour de France. - Le Prix du Président, etc.

VIE AU GRAND AIR

LAUTENSCHLAGER EN VITESSE

L'Allemand Lautenschlager, vainqueur du Grand Prix de l'A. C. F., à la suite d'un duel mémorable avec Boillot. (Voiture Mercédès, Pneus Continental, essence Motricine, magnéto Bosch).

PIERRE LAFITTE & Cie

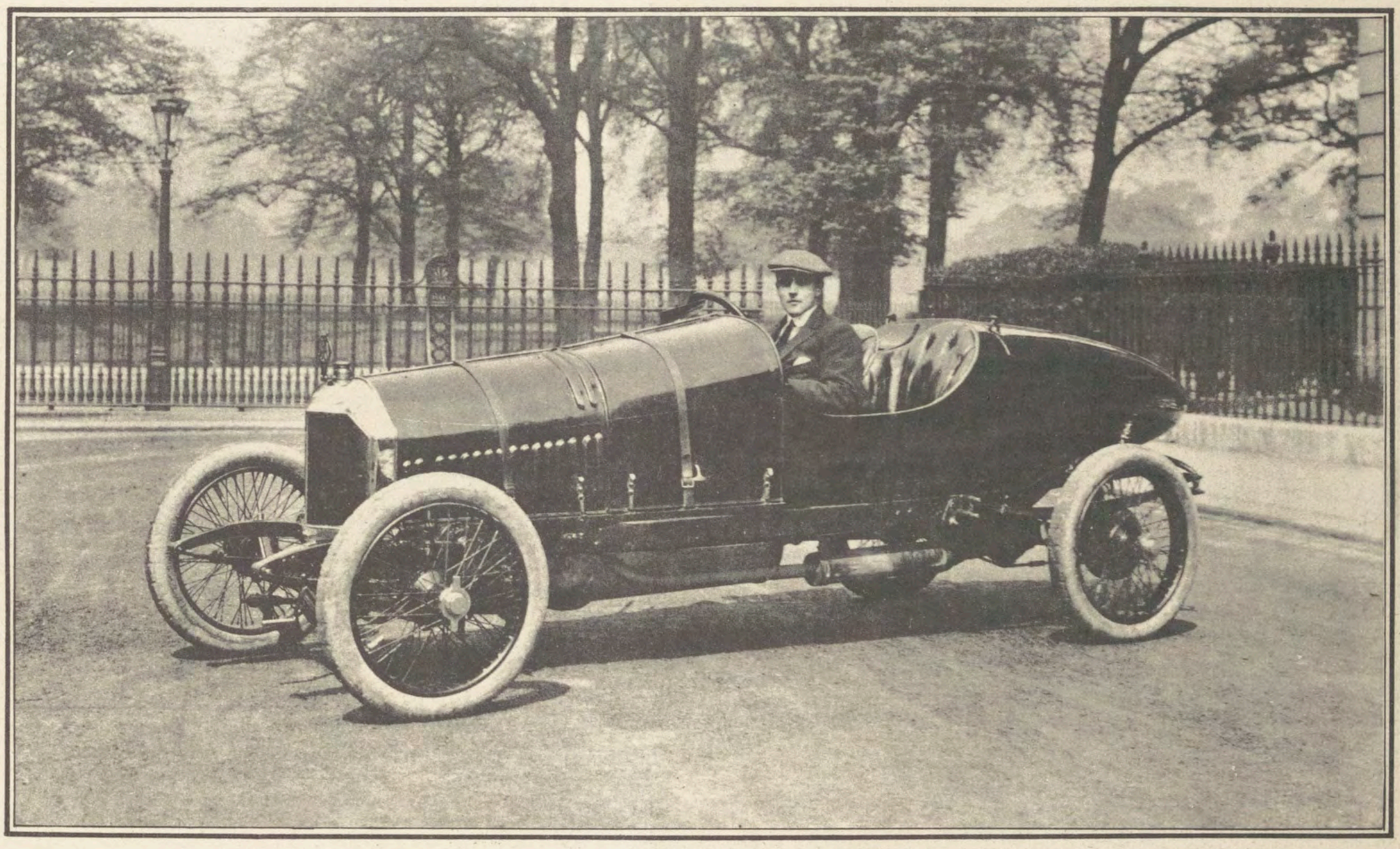
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA PLUS JOLIE — LA PLUS VITE

LA PLUS ROBUSTE

DES

VOITURES DE SPORT



MODÈLE 10 HP

Seule voiture française classée dans le Grand Prix
:: :: Automobile d'Angleterre (Tourist Trophy) :: ::

TOUS LES RECORDS ANGLAIS POUR 70×130 BATTUS PAR LA D. F. P. 10 HP

A effectué le parcours de 970 kilomètres à une vitesse moyenne de 78 kil. 200 à l'heure, battant
:: :: dix-sept concurrents de 80 à 90 d'alésage :: ::

DORIOT = FLANDRIN = PARANT

167 - 169, Boulevard Saint-Denis - COURBEVOIE (Seine)

CATALOGUE ENVOYE SUR DEMANDE

17e Année. — N° 825. Numéro double : UN franc. 11 Juillet 1914.

VIE AU GRAND AIR

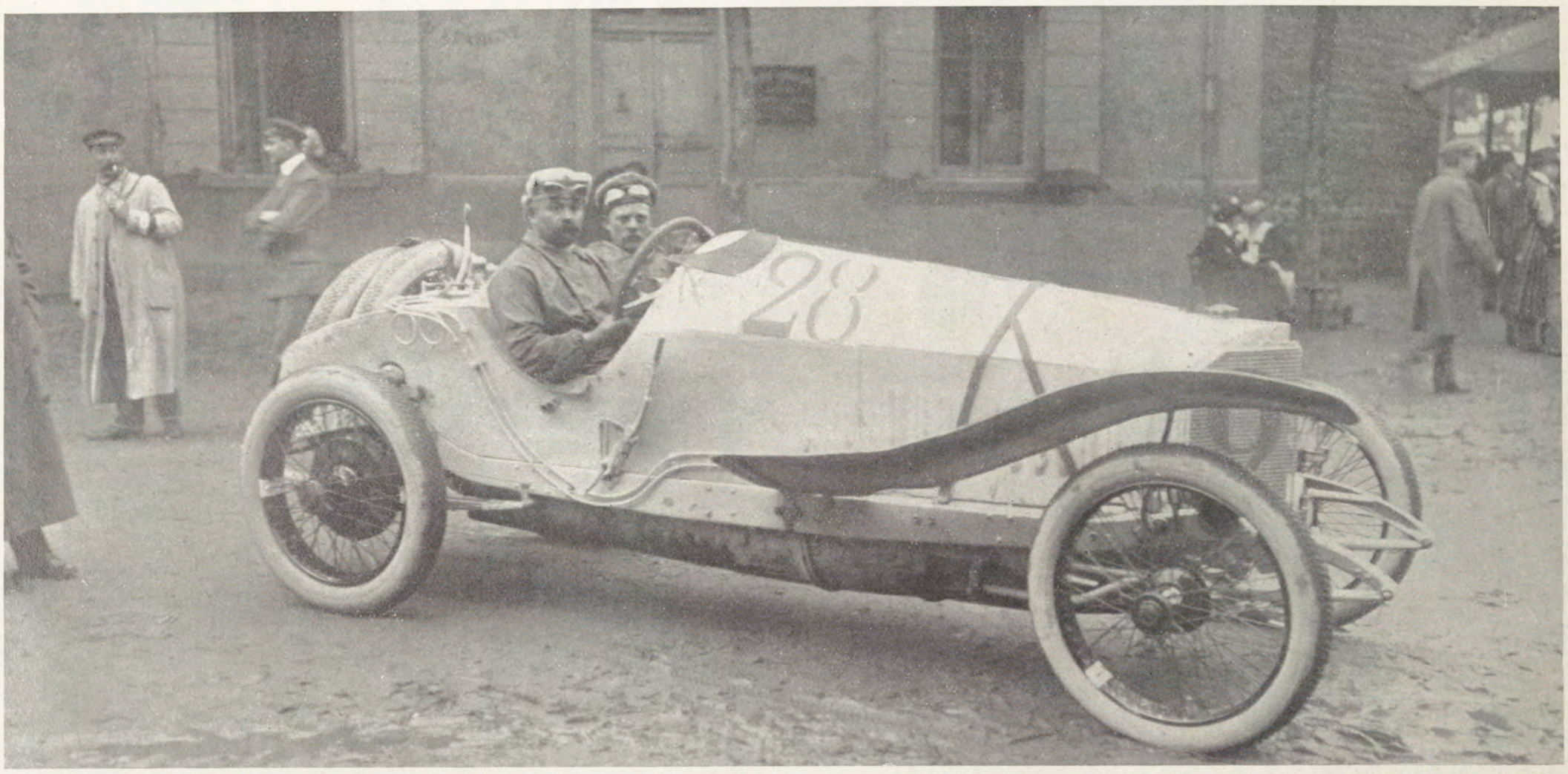
ABONNEMENTS :
France.. .. .. 28 francs.
Etranger. .. .. 32 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Télephone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens
Tous droits reserves pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.
Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyee franco sur demande.

LAUTENSCHLAGER RENTRE APRÈS SA VICTOIRE

L'Allemand Lautenschlager a renouvelé, le 4 juillet dernier à Lyon, son succès de 1908 dans le Grand Prix de l'A. C. F. et, chose curieuse, le premier Français cette année, Goux, finit quatrième comme Rigal il y a six ans. Lautenschlager n'a pas la virtuosité ni la furia d'un Boillot, mais il rappelle plutôt Léon Théry par sa régularité, sa méthode et sa tactique. Il a couvert les 753 km. 220 du Circuit de Lyon en 7 h. 8 m. 18 s. soit à 105 km. 530 de moyenne.



LAUTENSGHLACER AU PESAGE

L'Allemand Lautenschlager a prouvé sa valeur de conducteur en ne se laissant pas aller à l'emballement du début qui causa la mise hors de course de plusieurs de ses rivaux. Il fit aller sa voiture progressivement après s'être contenté d'un rang seulement honorable dans les premiers tours. (Pneus Continental, roues Rudge-Whitworth, essence Motricine, magnéto Bosch.)

APRÈS LA DÉFAITE DE LYON

PAR PAUL MEYAN

Quelque pénible que puisse être pour notre amour-propre la journée du 4 juillet, nous devons reconnaître loyalement que nous avons été battus sans excuse et que le meilleur a gagné! Lautenschlager qui déjà en 1908, avait conduit victorieuse au poteau sa voiture Mercèdès, a renouvelé à Lyon sa prouesse d'alors, et ajoutons encore à notre honte que ce n'est pas seulement la place de premier qui nous est enlevée, mais la seconde aussi et la troisième, par les coéquipiers de Lautenschlager, par Wagner et Salzer.

Ceci dit ,et avant de discuter et d'étudier les causes de notre défaite il nous faut proclamer bien haut que le Grand Prix de 1914 a été de tous les Grands Prix automobiles celui qui a obtenu le plus grand succès. Compétition internationale des plus complètes, qualités industrielles et sportives des concurrents, circuit difficile et merveilleux comme spectacle, température à souhait, organisation impeccable, tout a contribué à faire de cette journée une épreuve passionnante et inoubliable.

Nos couleurs étaient défendues par quatre marques différentes; Peugeot, Delage, Alda et Th. Schneider. L'Allemagne avait envoyé Mercédès et Opel soit 7 voitures ; l'Angleterre : Sunbeam et Vauxhall; la Suisse, Piccard-Pictet, la Belgique : Nagant et l'Italie trois de ses meilleures marques, Fiat, Nazzaro et Aquila Italiana. Etant donné le valeur de chacun de ces concurrents, on pouvait à tous, même aux outsiders, reconnaître une chance de gagner, et, finalement, c'est du côté que l'on redoutait le plus, du côté des Mercédès que l'échec est venu.

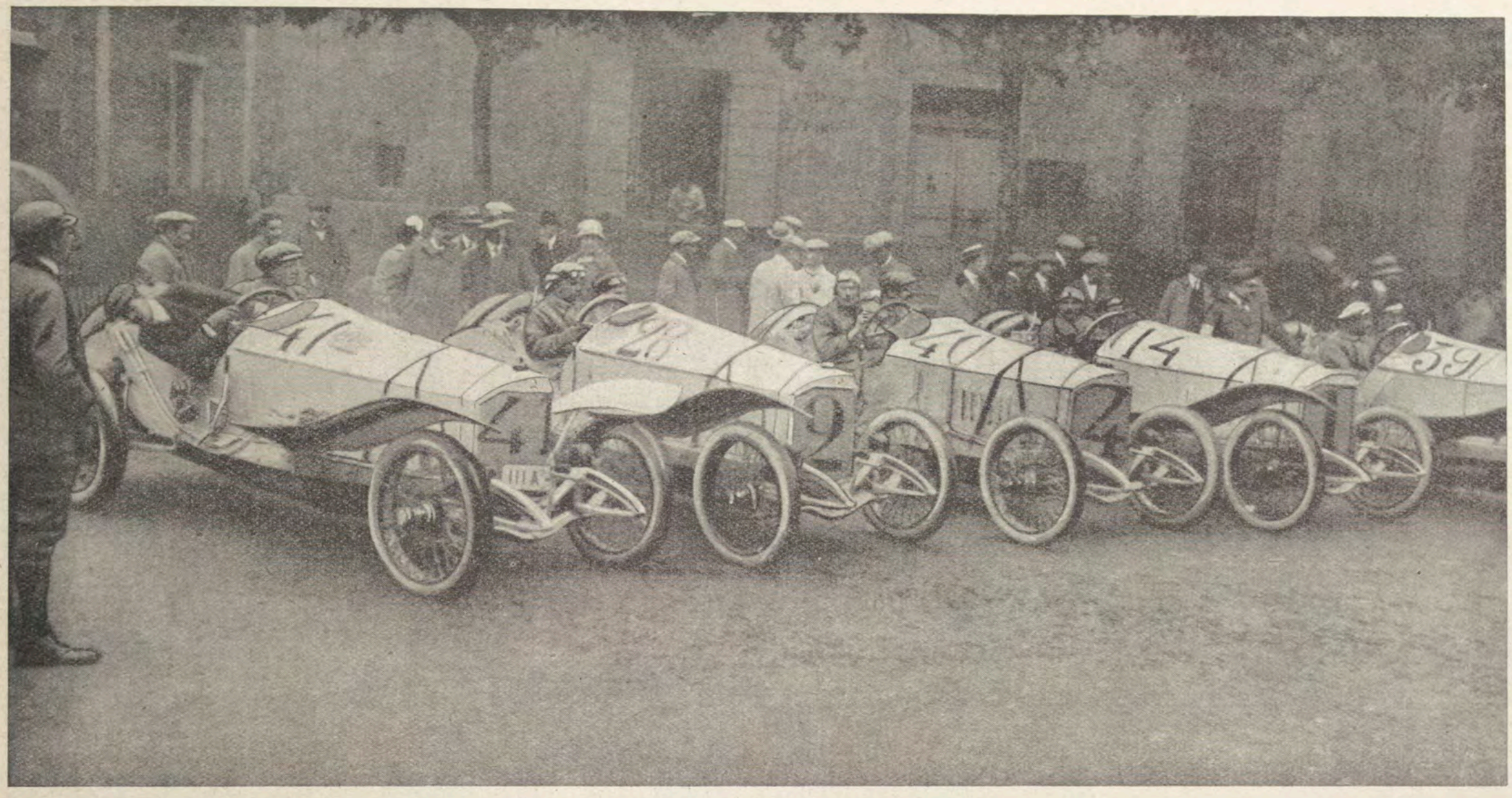
Pour donner une physionomie exacte; pour faire partager aux lecteurs les émotions que nous avons ressenties, il faudrait pouvoir conter tour par tour et en détail les mille incidents qui se sont succédé pendant sept heures d'horloge, de 8 heures du matin à trois heures de l'après-midi. C'est surtout dans les premières heures et dans les dernières minutes que le drame fut passionnant, drame plutôt que duel puisque nous voyons un seul combattant contre trois. Après les heures d'attente avant le départ, heures qui ne manquèrent pas de pittoresque et d'imprévu, l'arrivée des milliers de voitures et les vingtaines de milliers de spectateurs, l'apparition des concurrents qui viennent prendre leur place dans leur ordre de départ, deux par deux, les pelotons de zouaves et de gendarmes qui déblaient la route, le départ de la voiture pilote chargée de fermer le circuit et qui revient ayant couvert les 37 kilomètres en 31 minutes, performance à noter d'autant mieux que dans cette voiture se trouvaient le commissaire cen-

WAGNER, LE SECOND

Le fameux conducteur français Wagner s'est classé 2e en 7 h. 9 m. 54 s. (Voiture Mercédès, pneus Continental, roues Rudge-Whitworth, magnéto Bosch, essence Motricine).

SALZER, LE TROISIÈME

Salzer, qui termina le parcours en 7 h. 13 m. 15 s. prit la troisième place à Goux. (Voiture Mercédès, pneus Continental, roues Rudge-Whitworth, magnéto Bosch, essence Motricine).



L'ÉQUIPE DES MERCÉDÈS

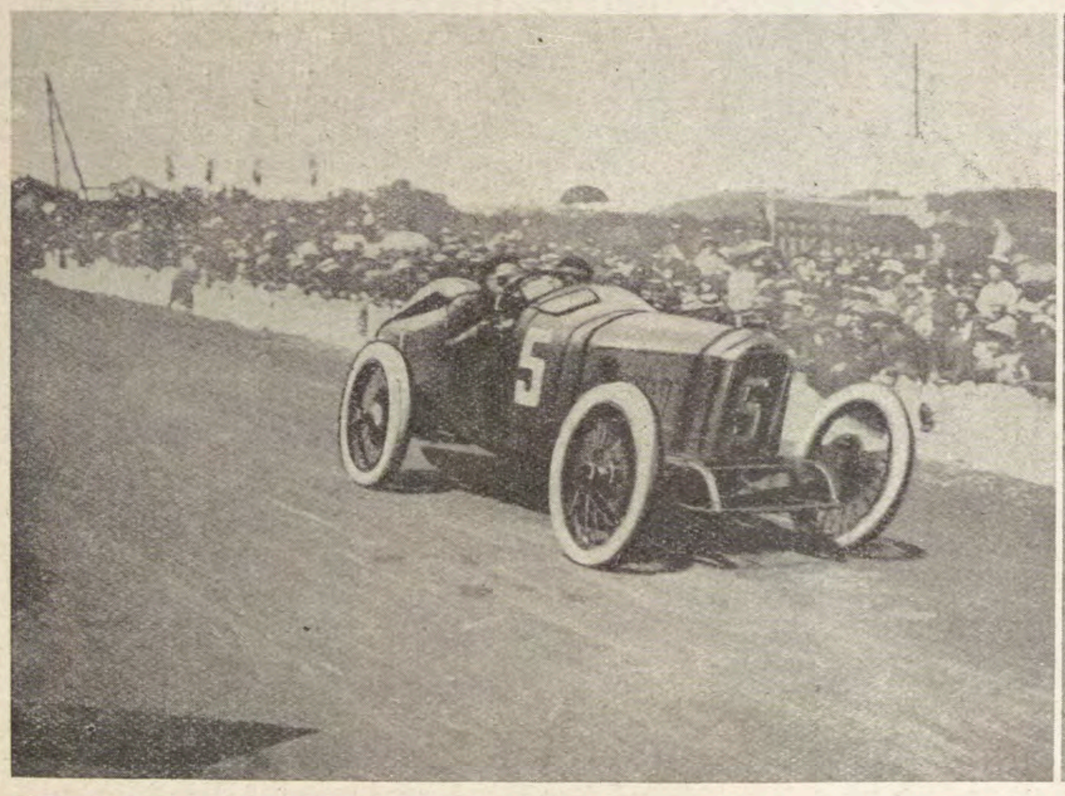
Ce qui faisait la supériorité des Mercédès, c'était la parfaite organisation de leur équipe et la discipline admirable, la méthode incomparable qui y régnaient. Cinq voitures étaient engagées, deux étaient chargées de mener le train, les trois autres de prendre les places d'honneur, elles y réussirent en s'attribuant les trois premières. (Pneus Continental, magnétos Bosch, essence Motricine).

tral et le commandant de gendarmerie, très surpris sans doute de n'avoir pas à verbaliser contre une pareille vitesse; après ces instants d'attente distraite, les départs sont enfin donnés par Richard, le chronométreur officiel, à partir de 8 heures, à trente secondes d'intervalle, à deux voitures en même temps.

Ce mode de départ était une innovation indispensable. Si l'on avait fait autrement, le premier parti serait revenu devant les tribunes bien avant le départ des derniers. Il nous a permis de voir que ce ne sont pas toujours les grands favoris qui démarrent le plus vite. et que cet avantage reste surtout aux chassis qui ont la meilleure adhérence. 38 voitures sont en route et la première qui reparaît en face des tribunes, au sommet de la descente des S, c'est celle de Boillot qui a déjà dépassé cinq concurrents. Ah! cette descente des S, quel spectacle passionnant elle nous a donné; les pentes vertes de la colline étaient parsemées de milliers de spectateurs bordant les lacets de la route ou groupés en camping amusants, et les voitures dévalant à toute allure au milieu de la foule avaient l'air de gros frelons de couleurs variées volant au milieu de fourmis, fourmis à voix humaine, car dès qu'un des favoris apparaissait là haut, nous entendions des tribunes, le bruit des ovations.

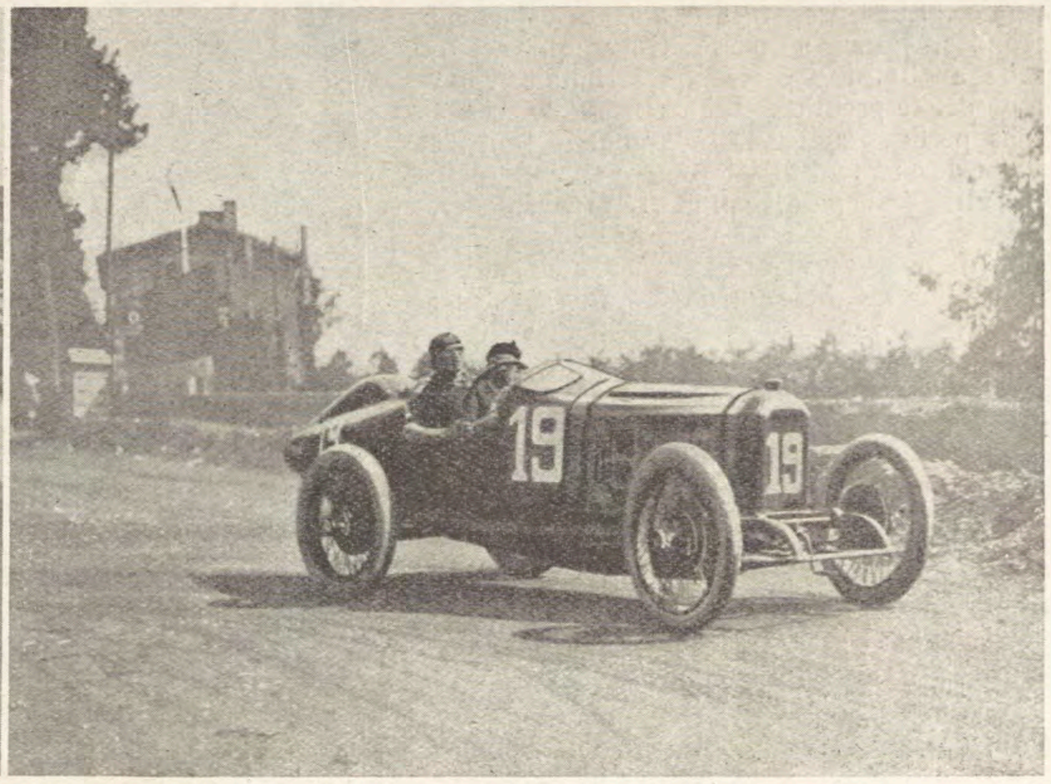
Donc Boillot vient de paraître, mais lorsque Sailer pilotant une Mercédès paraît à son tour, il a déjà une légère avance sur notre champion; Duray avec sa Delage qui marche très vite aussi, prendra dès le début la défense de nos couleurs, Goux, Resta et Guiness pour Sunbeam, Fagnano pour Fiat, Pilette et Lautenschlager de Mercédès sont dans le groupe de tête, tandis qu'assez loin derrière, tout au moins dans la deuxième moitié du peloton, nous trouvons Wagner, Salzer, Joerns, Esser, Champoiseau qui joueront un rôle important vers la fin de la course.

Dès maintenant, on se rend compte que la plupart des autres marques n'inquiéteront plus les premiers. Revenons donc au groupe de tête et suivons la lutte entre Boillot et Sailer. Celui-ci augmente peu à peu son avance sur ses concurrents immédiats, et pendant les cinq premiers tours Sailer, Boillot, Duray passent dans cet ordre, lorsque soudain, au sixième tour, Sailer n'apparaît plus en haut de la côte, il a subitement disparu, s'est effondré et Boillot mène; mais, autre coup de théâtre, en même temps que Sailer était éliminé, Lautenschlager son



GEORGES BOILLOT

Georges Boillot, vainqueur des Grands Prix de 1912 et de 1913, tint la tête jusqu'à trois tours avant la fin.



GOUX, QUATRIÈME

Goux, qui conserva la troisième place pendant longtemps, dut se contenter de la quatrième en 7 h. 17 m. 47 s. (Magnéto Bosch).

LAUTENSCHLAGER RENTRE SA VOITURE

Après sa grande victoire, Lautenschlager retourna au parc fermé où il conduisit sa voiture, puis vint aux tribunes où l'éminent maire de Lyon, M. Edouard Herriot, entouré de toutes les notabilités du département, tint à le féliciter.

coéquipier surgit et se place deuxième devant Duray à 30 secondes derrière Boillot. Vous voyez que les Mercédès ne nous laisseront pas tranquilles ; mais Boillot marche terriblement vite et, malgré de nombreux arrêts pour changement de pneus, conserve sa première place, augmente même son avance. Quel brio, quelle adresse ! 43 secondes pour changer deux roues et repartir. Aussi les ovations ne manquent-elles pas à notre champion. Et la course se poursuivra ainsi longtemps, Goux le camarade de Boillot remontant à la troisième place, Resta de Sunbeam, Esser de Nagant, Fagnano pour Fiat, Rigal, Champoiseau, Joerns jouant bien leur rôle à la suite et se disputant rageusement les places. Il est aussi deux autres concurrents que, pendant les dix premiers tours, on semble avoir négligés, Wagner et Salzer, les autres coureurs de Mercédès qui avait cinq voitures en ligne. Lentement, mais régulièrement ils sont remontés de leur place de 17e et 28e au premier tour ; et nous les retrouvons au treizième tour, troisième et cinquième, encadrant Goux terriblement ; Wagner est même second au 14e tour, mais Lautenschlager reprend sa place et, Boillot dont la légère avance diminue, est talonné par deux Mercédès, la 3e n'étant pas loin, à deux minutes de Goux, quatrième maintenant. Et Boillot change encore une fois de pneus, et quand il se montre pour la dix-huitième fois en haut des S, il n'est plus premier, Lautenschlager est en tête par 33 secondes, Salzer a passé Goux qui rétrograde au 5e rang alors que Boillot vient de perdre le premier. Boillot va se lancer à corps perdu, risquer le tout pour le tout, et sous ce dernier effort il succombe; au vingtième tour il ne reparaît plus. Lautenschlager, Wagner, Salzer, les trois Mercédès sont en tête, Goux, de Peugeot, vient quatrième pour sauver la mise sur les autres étrangers qui suivent : Resta, de Sunbeam ; Esser, de Nagant ; Rigal, de Peugeot ; Duray, de Delage ; Champoiseau, de Th. Schneider; Joerns d'Opel et Fagnano de Fiat. Voici d'ailleurs le classement final :

		H.	M.	S.	C.
1.	Lautenschlager ..... en	7	8	18	2
2.	Wagner ..... en	7	9	54	5
3.	Salzer ..... en	7	13	15	4
4.	Goux ..... en	7	17	47	
5.	Resta ..... en	7	29	17	2
6.	Esser ..... en	7	40	28	1
7.	Rigal ..... en	7	44	28	
8.	Duray ..... en	7	51	32	
9.	Champoiseau ..... en	8	6	51	3
10.	Joerns ..... en	8	17	9	3
11.	Fagnano ..... en	8	26	11	1

Pour atténuer notre défaite ou plutôt la défaite des favoris, on a dit que Delage avait, à la veille de la course, modifié le réglage de ses moteurs; si le fait est vrai, et il nous étonne de la part d'un homme raisonné comme lui, il n'est pas une excuse. On a dit que Boillot avait eu un frein avant cassé et, par conséquent, s'était trouvé handicapé de ce fait, mais Mercédès n'avait pas de frein sur les roues avant et il allait pourtant bien vite aussi. Je croirais plutôt que c'est aux nombreux changements de pneus des Peugeot mettant tantôt d s lisses tantôt des antidérapants que la défaite est due, temps perdu tandis que les Mercédès ne se sont arrêtées qu'une seule fois au dixième tour, pour changer les quatre roues et refaire leur provision d'essence. Et ce temps perdu pour les nôtres les a obligés à pousser davantage leurs moteurs et sans doute à les surmener.

Ce qui est certain, ce qu'il faut proclamer avant tout, c'est la merveilleuse homogénéité qui règnait dans le clan des Mercédès. Tout marchait selon les ordres donnés. Lautenschlager n'avait pas besoin de s'arrêter après le dixième tour, ses pneumatiques étaient encore en bon état, il avait assez de carburant, mais on lui avait dit de s'arrêter et il fit son ravitaillement. La minute qu'il perdit là, l'empêcha peut-être de se faire battre. C'est par de telles précautions qu'on organise la victoire, ne l'oublions pas. D'autre part, à chaque tour les concurrents de Mercédès étaient tenus exactement au courant de leur situation. Un mécanicien leur présentait au passage, tel un drapeau, deux immenses numéros très visibles ; celui du haut représentant le nombre de tours restant à couvrir sur celui du bas, le classement du conducteur. De cette façon, les équipiers de la célèbre marque allemande étaient toujours fixés, toujours prévenus et n'allaient jamais dans l'inconnu. Petits détails, direz-vous, mais petits détails qui préparent les grandes choses. Boillot, malgré son héroïsme, n'a pu tenir jusqu'au bout, tandis que Lautenschlager, allant progressivement, méthodiquement, règla son allure à sa guise, ne cherchant pas à étonner la foule dès le début et se réservant pour la fin.

Défauts d'organisation ou erreurs de mise au point, voilà nos fautes ; espérons que nous prendrons notre revanche au Mans où nous retrouverons vainqueurs et vaincus sur le circuit le plus rapide de France.

PAUL MEYAN.

LAUTENSCHLAGER ET RIEGER

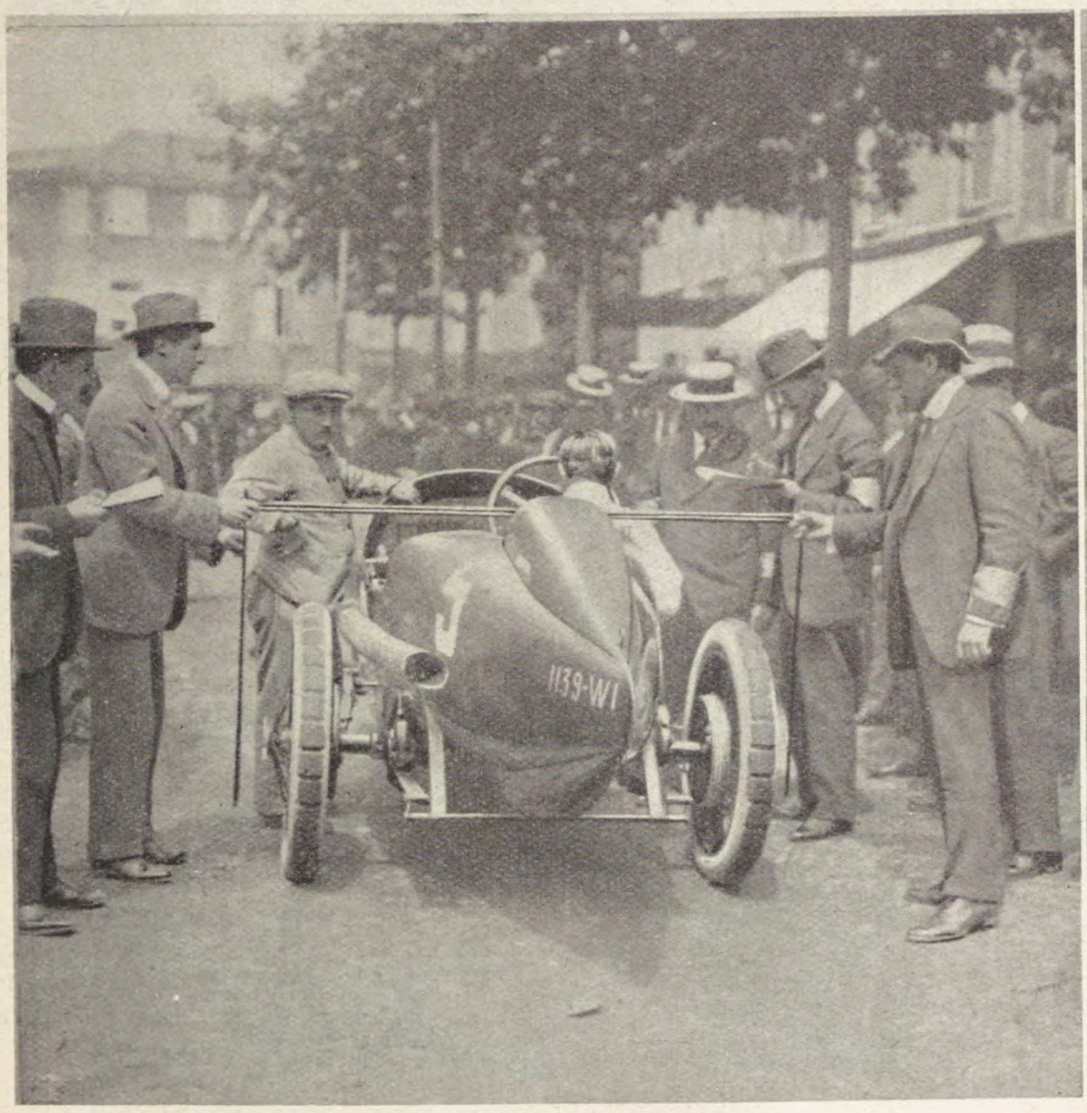
Lautenschlager et son mécanicien Rieger sont photographiés après leur triomphe. Le grand vainqueur des Grands Prix de 1908 et de 1914 est metteur au point aux usines Mercédès.

L'abondance des matières nous oblige à remettre à la semaine prochaine l'article nécrologique que nous consacrerons au regretté et populaire aviateur, Georges Legagneux.

LA VEILLE DE LA COURSE : LE PESAGE

VUE GÉNÉRALE DU PESAGE

C'est sur la place du petit village de Brignais, que se déroulèrent, le 3 juillet, les opérations du pesage. Trente-neuf voitures furent soumises à l'examen des officiels. Seule, la marque italienne Cœsar, prête trop tard, déclara forfait.



ON VÉRIFIE LA VOITURE DE BOILLOT

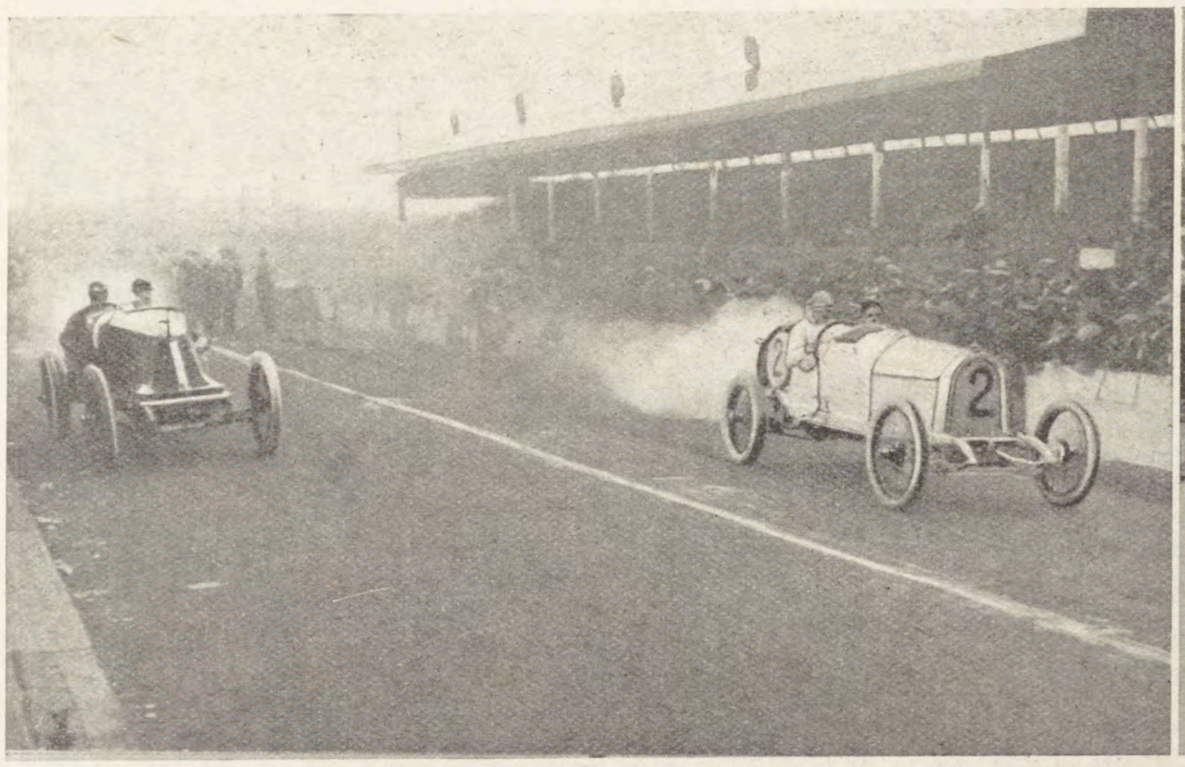
Les voitures du Grand Prix ne devaient pas avoir, en largeur, un encombrement supérieur à 1 m. 75.

(Clichés de nos envoyés spéciaux.)

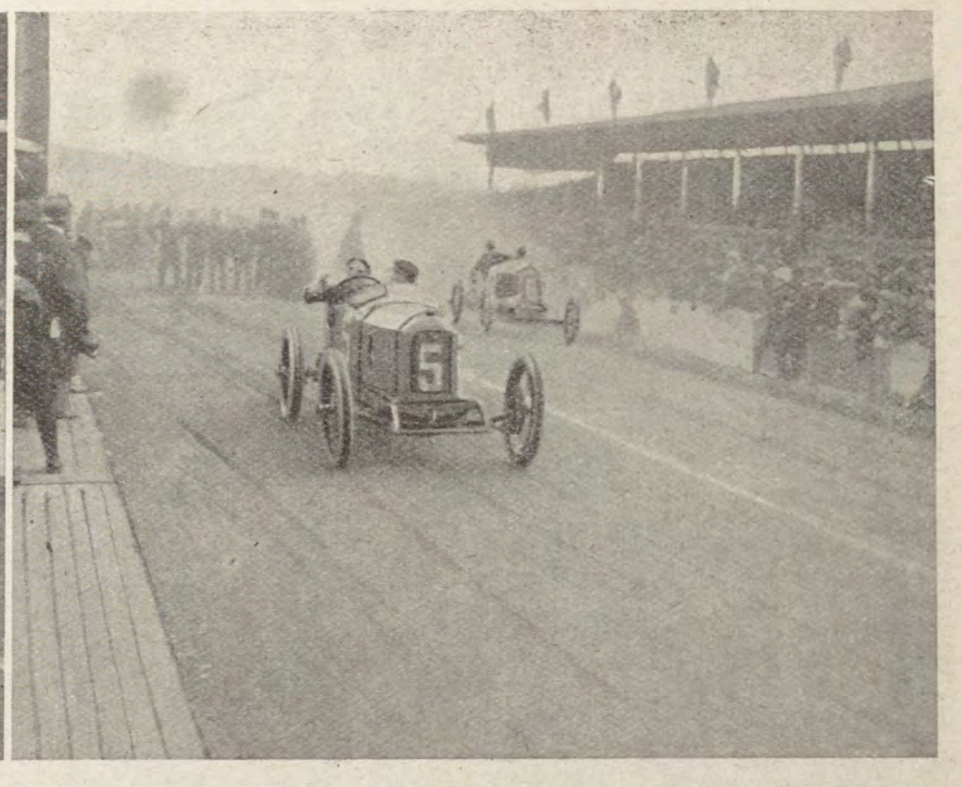
RIGAL SUR LA BASCULE

Les voitures à vide, c'est-à-dire sans eau, ni huile, ni essence, ni outillage, ne devaient pas peser plus de 1.100 kilos.

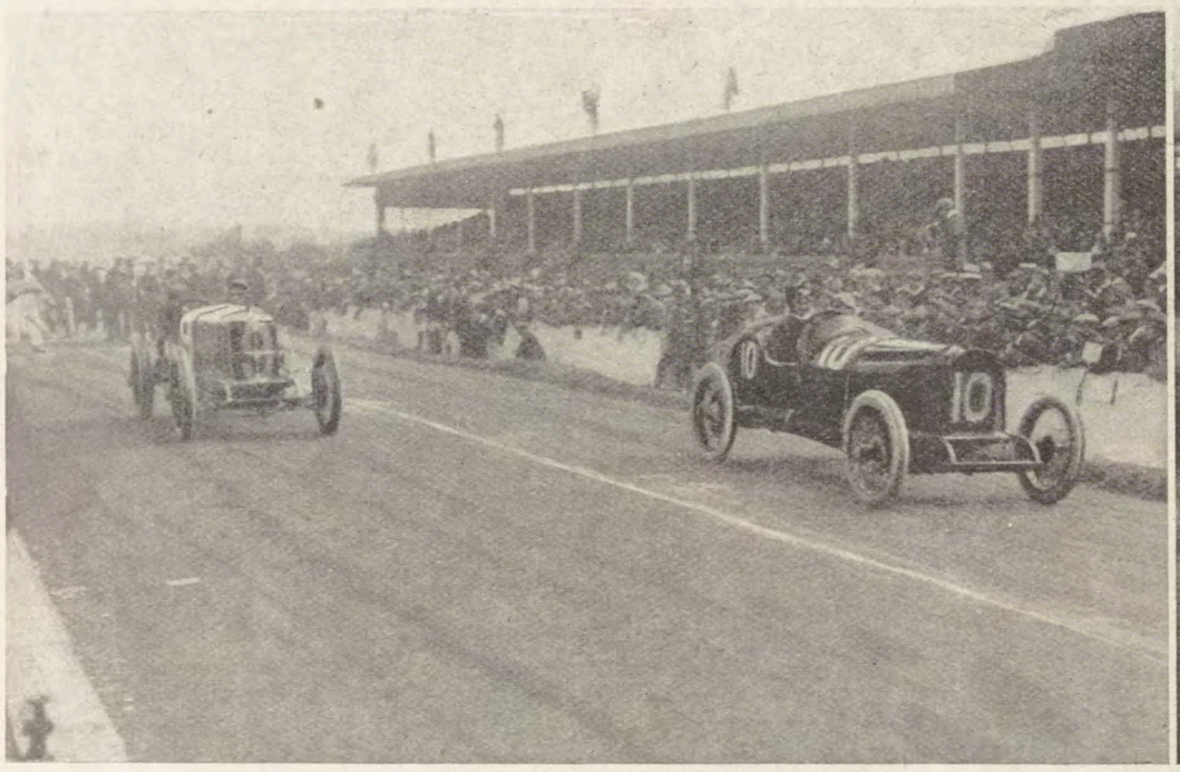
QUELQUES DÉPARTS DE CONCURRENTS



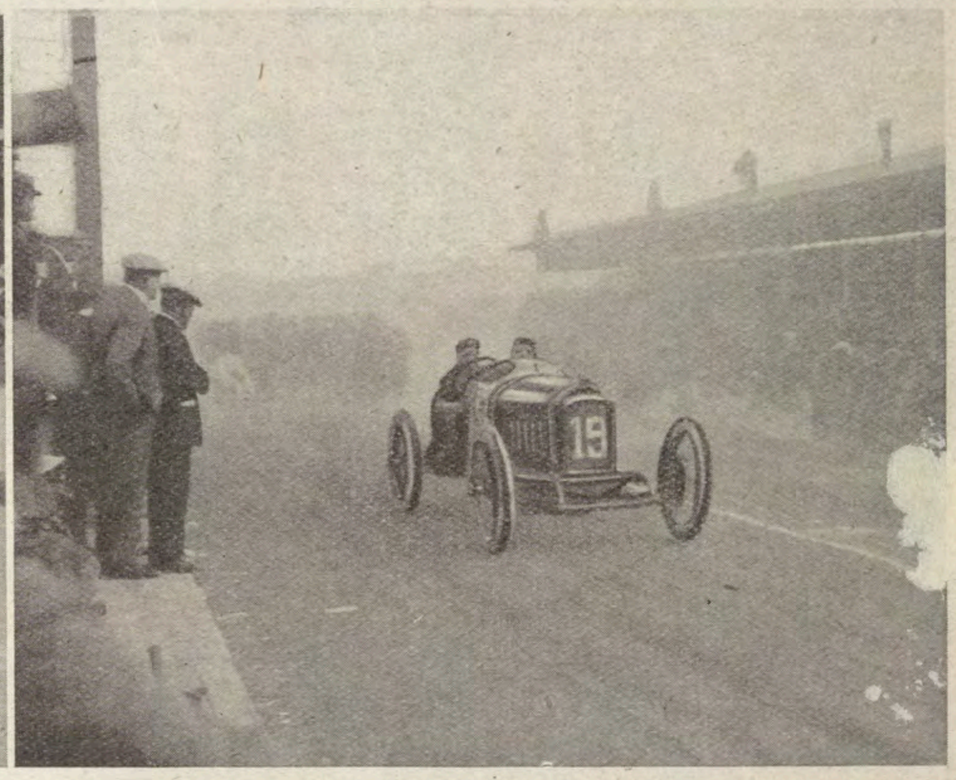
JOERNS ET SZISZ
Les concurrents partaient couplés, de 30 en 30 secondes. Szisz (nº 1) et Joerns (nº 2) prirent le départ à 8 heures.



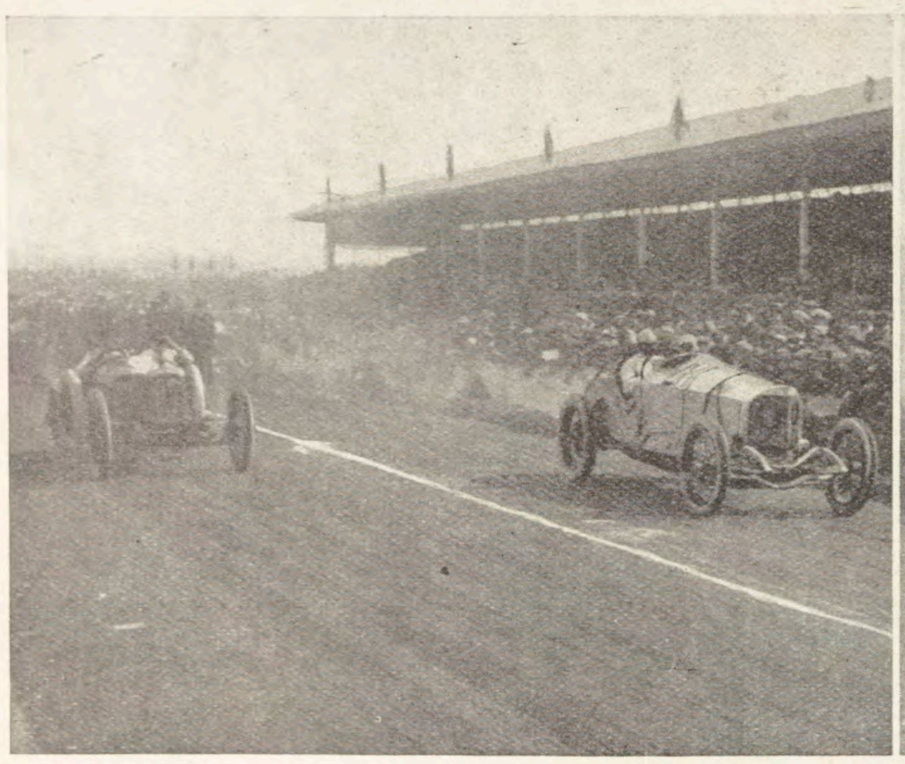
BOILLOT ET CHAMPOISEAU
Boillot (nº 5) et Champoiseau (nº 6) partaient ensemble à 8 h. 1 m. Boillot se détachait rapidement.



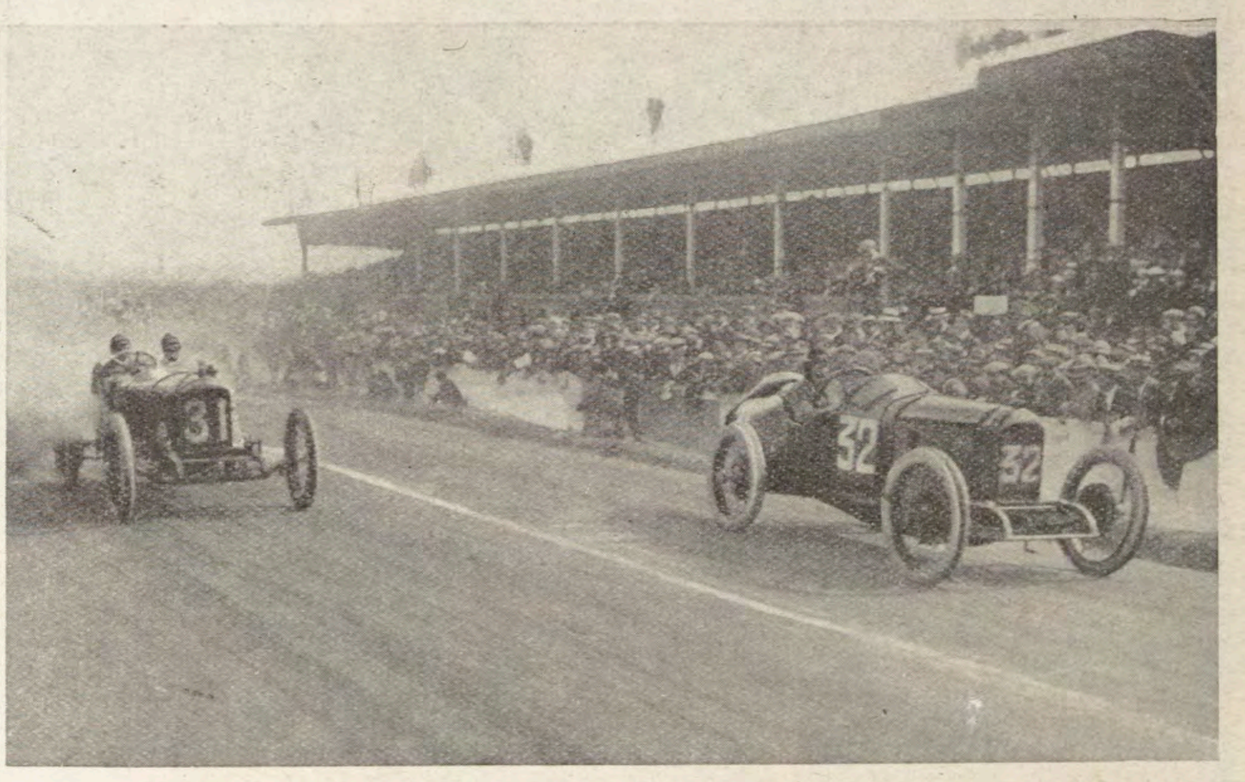
BABLOT ET CHASSAGNE
Chassagne (nº 10) prenait le meilleur sur Bablot (nº 9), dès que le signal du départ leur était donné à 8 h. 2 m.



GOUX
Goux (nº 19) et Gabriel, s'élançaient sur la route à 8 h. 4 m. Goux s'assurait tout de suite 100 mètres d'avance.

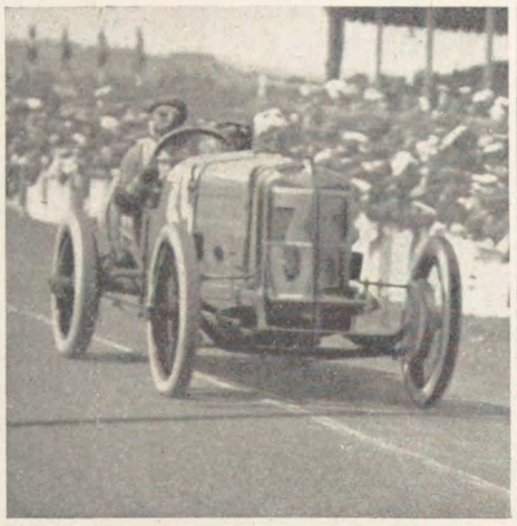


LAUTENSCHLAGER ET FAGNANO
Lautenschlager (nº 28) et Fagnano (nº 27) partaient côte à côte, à 8 h. 6 m. 30 s.

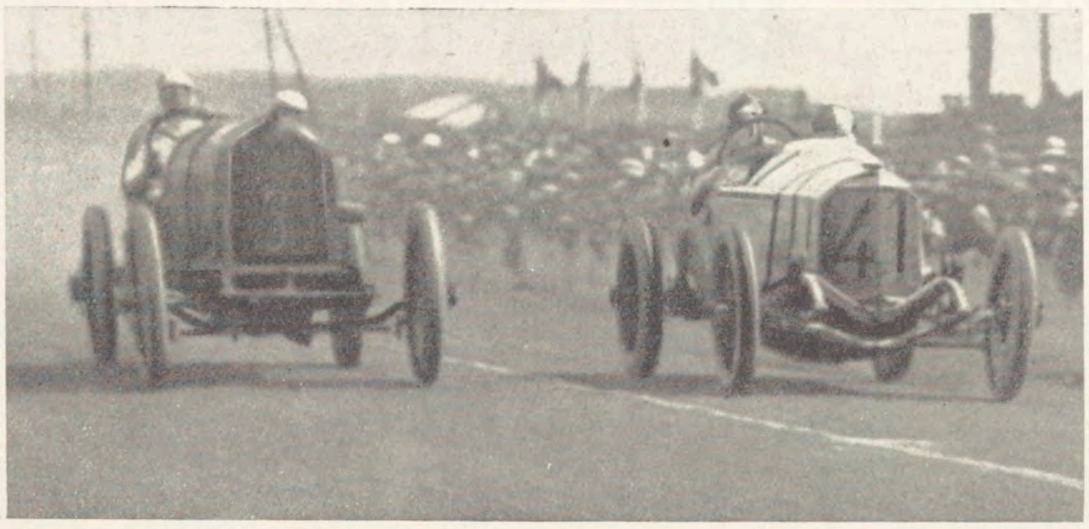


RIGAL ET WATSON
Rigal (nº 32) et Watson (nº 31) démarraient à 8 h. 7 m. 30 s. Rigal prenait l'avantage sur l'anglais.

DEVANT LES TRIBUNES

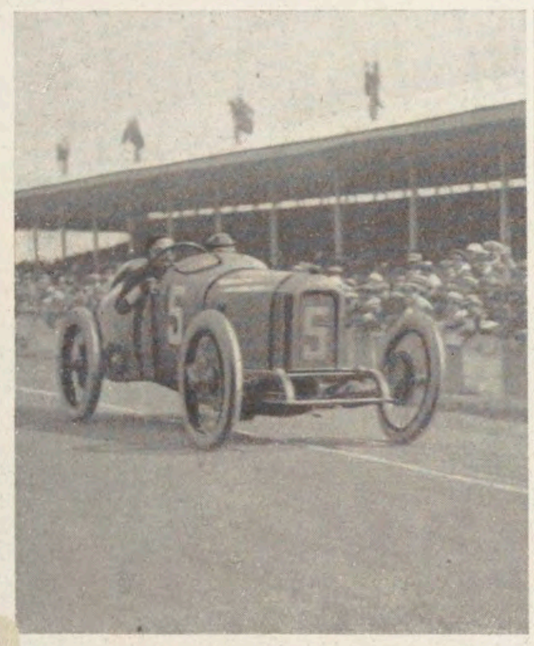


DURAY
Duray, après être resté 3e pendant longtemps, finit 8e (Essence Motricine).

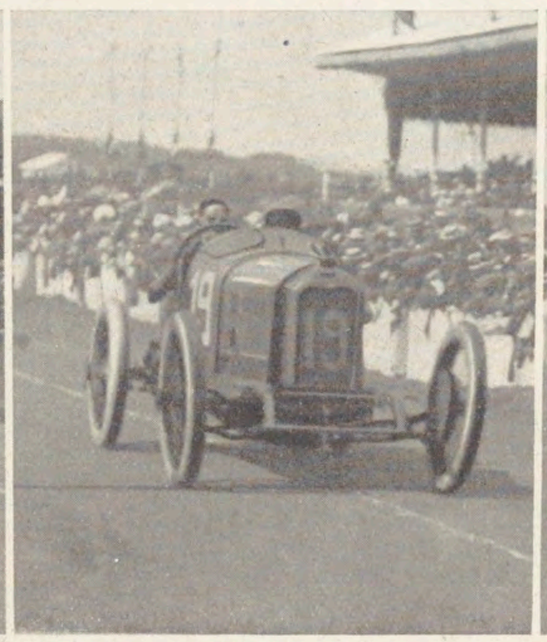


ELSKAMP PASSE PILETTE
Elskamp (n° 3, sur Nagant, *fournit une course pleine de régularité. Pilette (n° 41) dut abandonner après quelques tours très rapides.*

GUYOT
Le brillant champion abandonna après un très beau début de course.

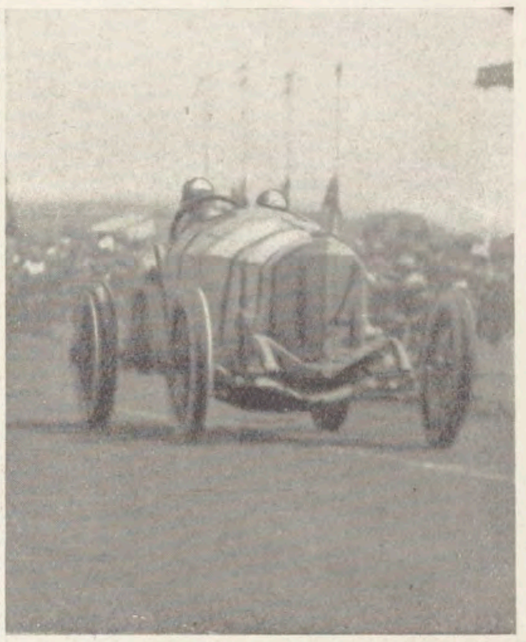


BOILLOT
Boillot est le coureur qui emportait toutes les espérances du public français.

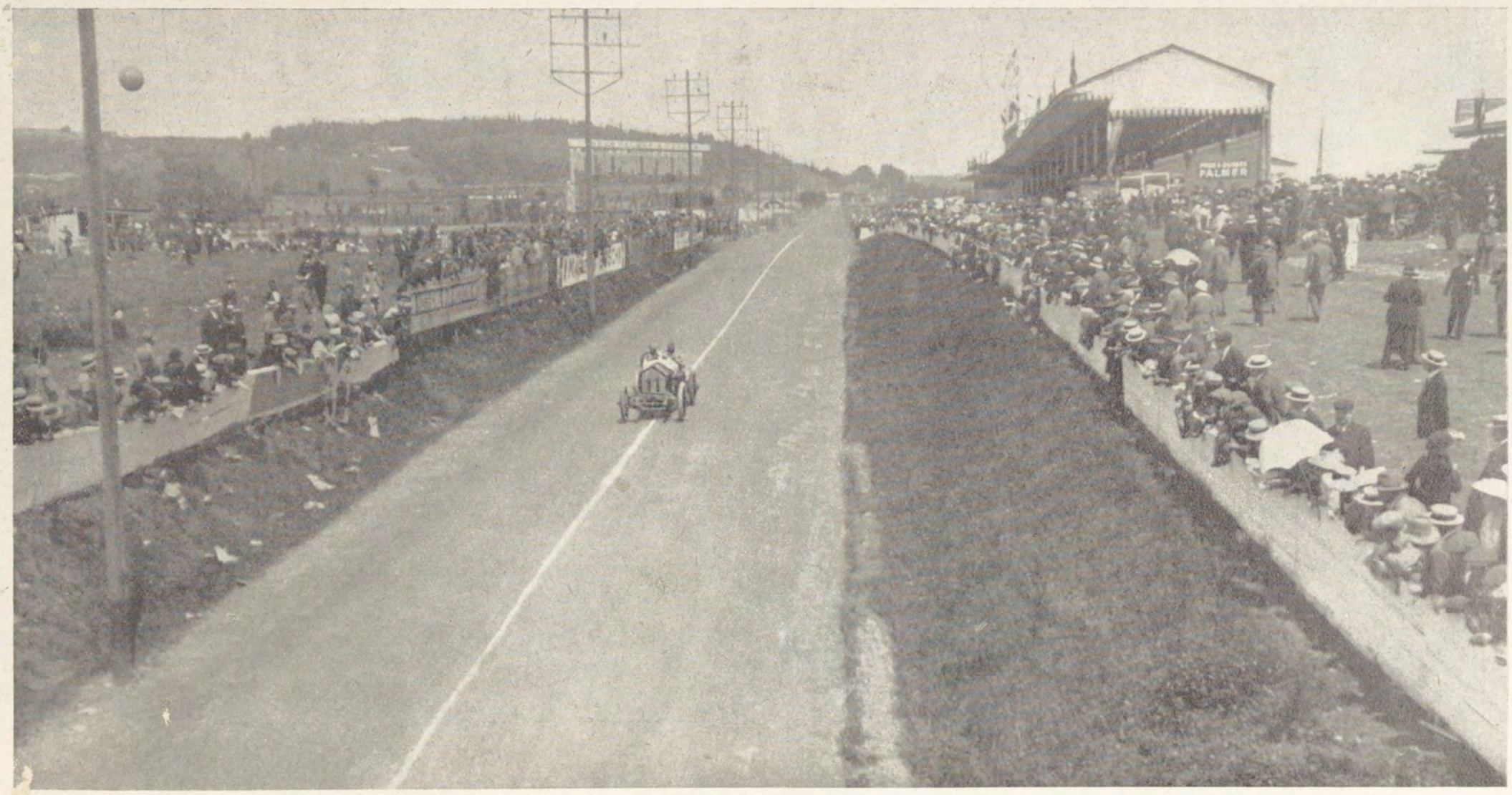


GOUX
Goux fit une course très régulière. Il s'est classé 4e en 7 h. 17 m. 47 s.

RIGAL
Rigal finit 7e en 7 h. 44 m. 38 s. (Magnéto Bosch).



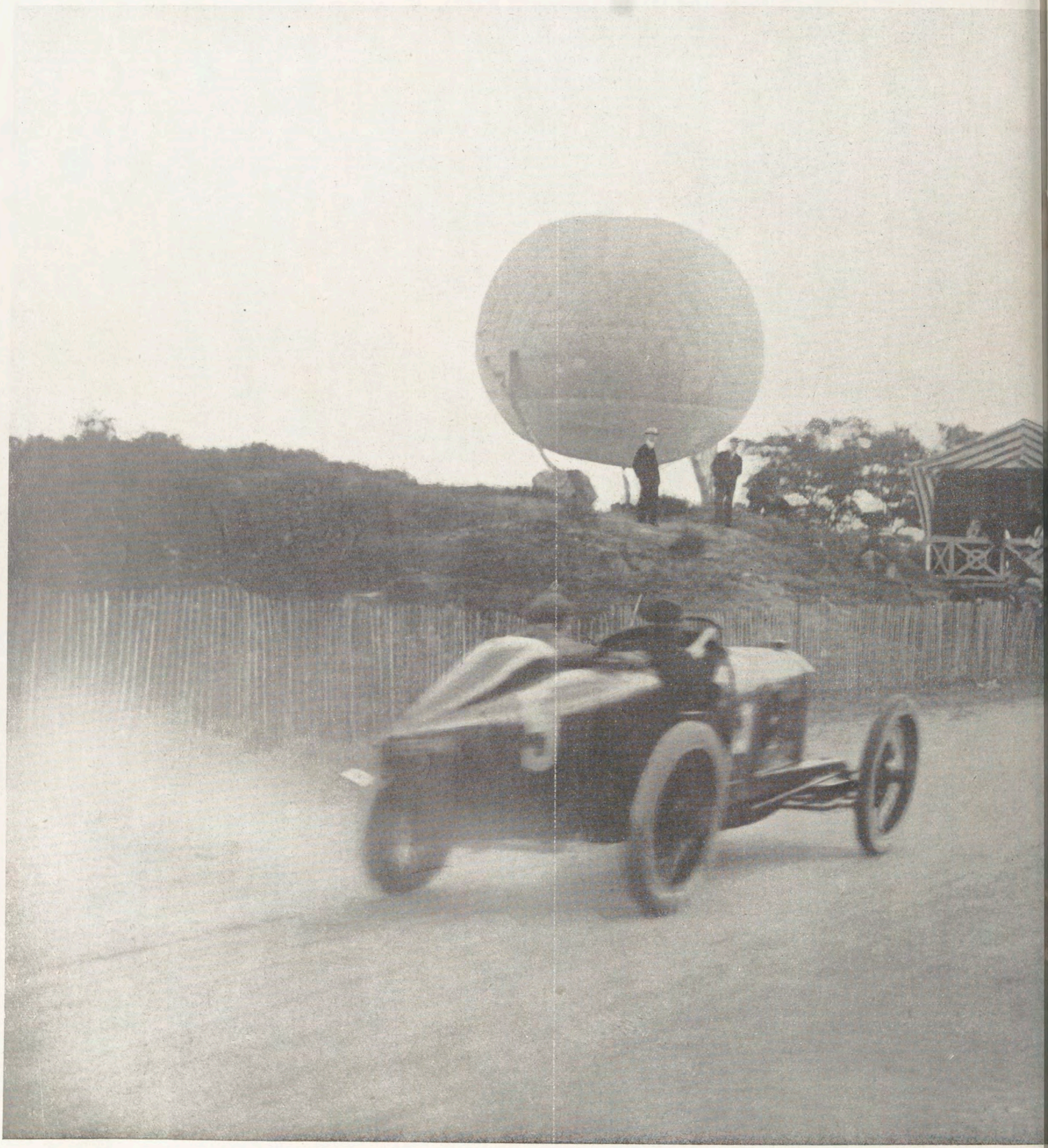
SAILER
L'Allemand Sailer tint la tête pendant les cinq premiers tours, puis abandonna.



TOURNIER PASSE DEVANT LES TRIBUNES (Clichés de nos envoyés spéciaux).

Les tribunes étaient placées dans un endroit extrêmement pittoresque d'où on apercevait 3 kilom. 800 de route en S, agrémentés de virages terrifiants. Jamais on avait vu autant de monde à un circuit. Hélas ! le succès fut gâté en grande partie par les exigences pécuniaires de certains commerçants qui prirent les spectateurs pour de véritables millionnaires.

UNE DES PHASES ÉMOU



LE CINQUIÈME TOUR : LE MATCH GE

Le sixième Grand Prix de l'A. C. F. a été sans aucun doute la plus émouvante de toutes les épreuves d'automobiles. Outre le site pittoresque qui s'y prêtait à merveille, outre les difficultés d'un parcours redoutable entre tous où des voitures atteignant le 200 à l'heure, ne purent que dépasser difficilement le 100 de moyenne, plusieurs duels angoissants se livrèrent entre les concurrents. Le grand favori, Georges Boillot, servit bien entendu de cible à tous ses rivaux. Il dut d'abord répondre aux attaques de l'Allemand Sailer qui faisait la course en avant. Le conducteur de la Mercédès tint la tête pendant les cinq premiers tours, tandis que son camarade d'équipe Lautenschlager

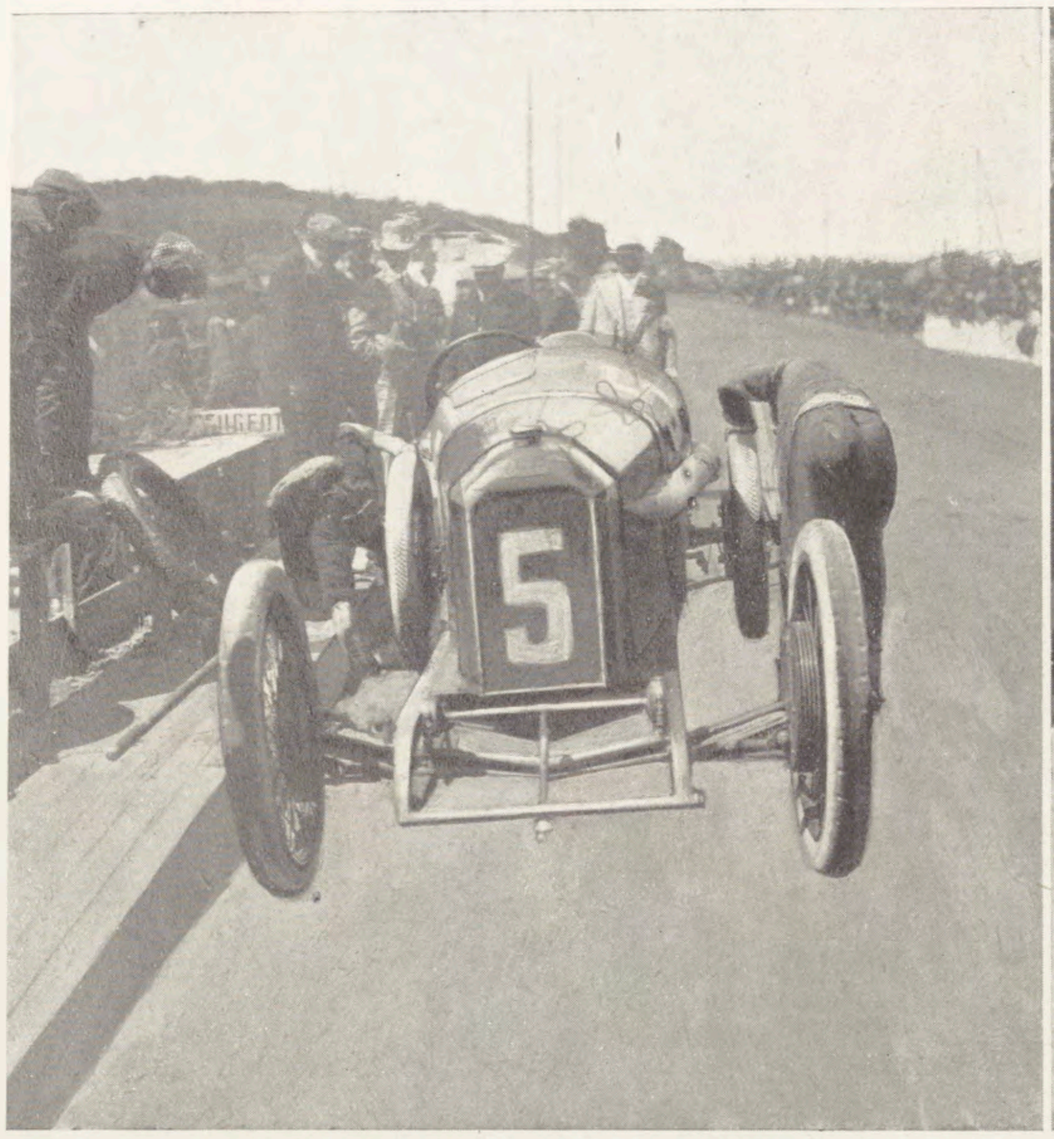
ANTES DU GRAND PRIX

(Cliché de l'un de nos envoyés spéciaux.)

GES BOILLOT-SAILER POUR LA PREMIÈRE PLACE

se rapprochait, puis il abandonna et ce fut alors le match Boillot-Lautenschlager. Le champion français conserva la première place jusqu'à la fin du dix-septième tour où il dut céder le pas à l'Allemand. Boillot avait perdu au moins douze minutes au cours de divers ravitaillements, alors que son rival ne s'arrêta qu'une fois par mesure de précaution après le dixième tour. La lutte Boillot-Lautenschlager fut homérique. Alors que chacun pouvait croire qu'elle se terminerait à l'avantage du coureur français, pourtant dépassé depuis deux tours, on apprenait soudain qu'il avait dû abandonner à 15 kilomètres à peine de l'arrivée et ce fut un moment poignant.

LES RAVITAILLEMENTS



BOILLOT SE RAVITAILLE AU 5e TOUR

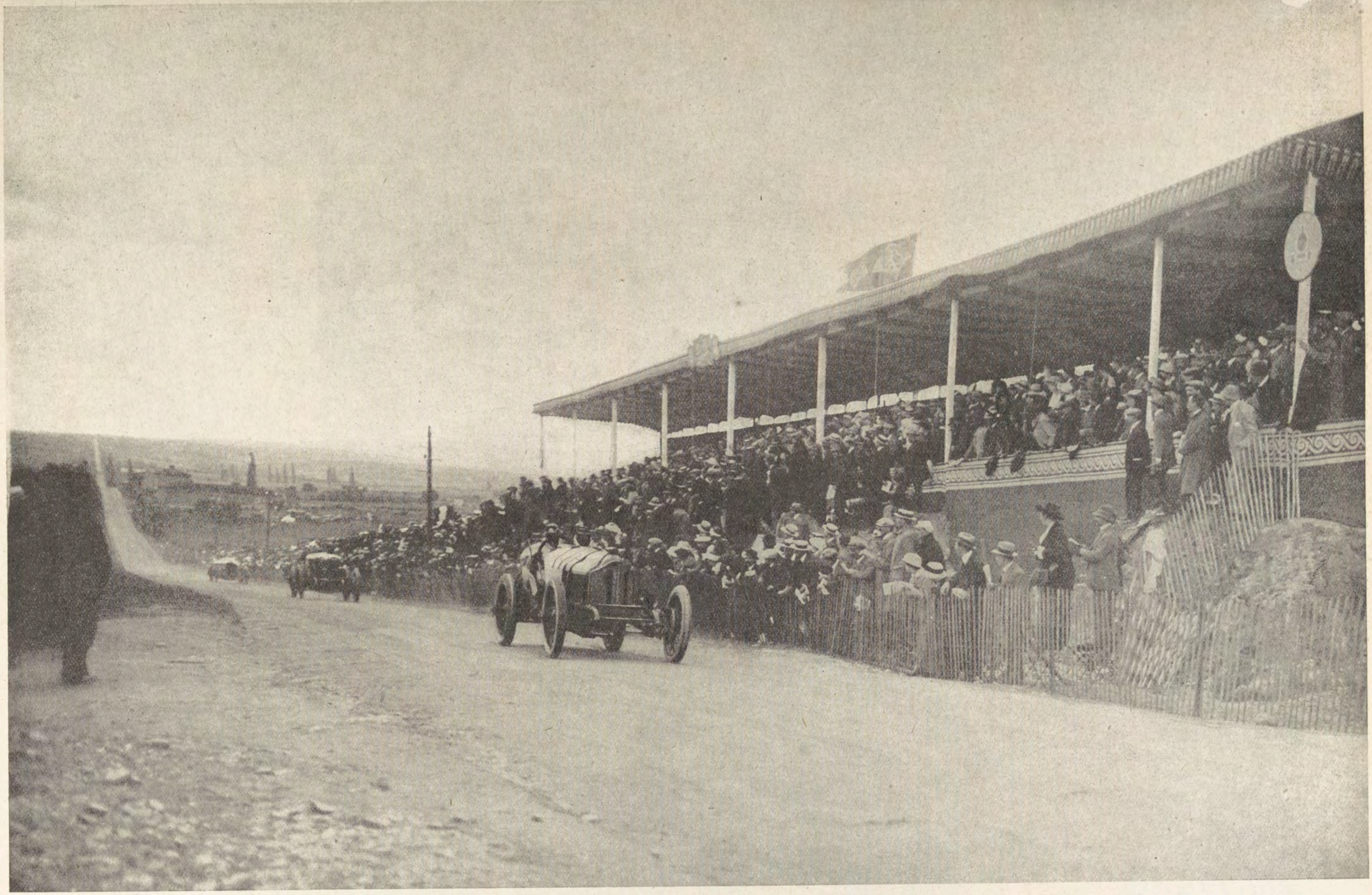
Boillot émerveilla l'assistance par ses ravitaillements rapides. Notre cliché le montre échangeant, avec son mécanicien, des antidérapants contre des lisses en 43 secondes.

ESSER CHANGE DE PNEUS

Esser sur sa Nagant (magnéto Bosch) *fit une course magnifique, se classant 6e à plus de 100 de moyenne. La grande marque belge* Nagant *n'avait engagé que deux voitures, toutes deux terminèrent le Circuit.*

VUE GENERALE DES RAVITAILLEMENTS

Les ravitaillements étaient installés devant les tribunes, mais les concurrents s'y arrêtèrent moins que d'habitude. Seul, Boillot aut y faire de nombreuses stations qui lui coûtèrent la course. Grâce à la pluie bienfaisante des deux jours précédents, la route ne fut pas trop néfaste aux pneumatiques.

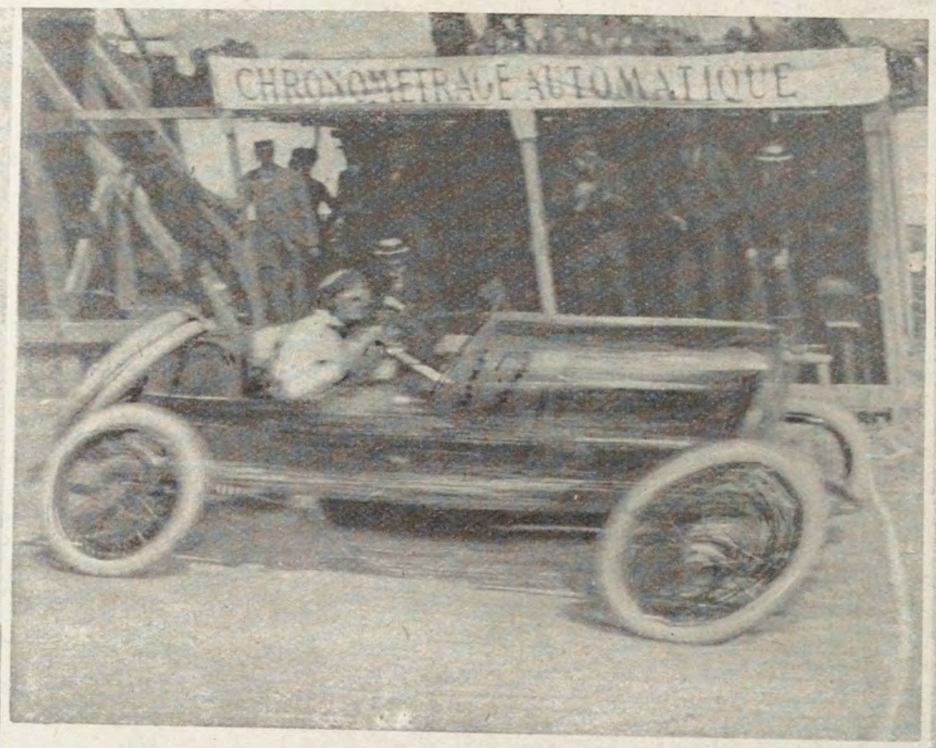


LAUTENSCHLAGER, DEVANT LES TRIBUNES BERLIET, VA PASSER GUYOT ET TOURNIER (Cliché de l'un de nos envoyés spéciaux.)

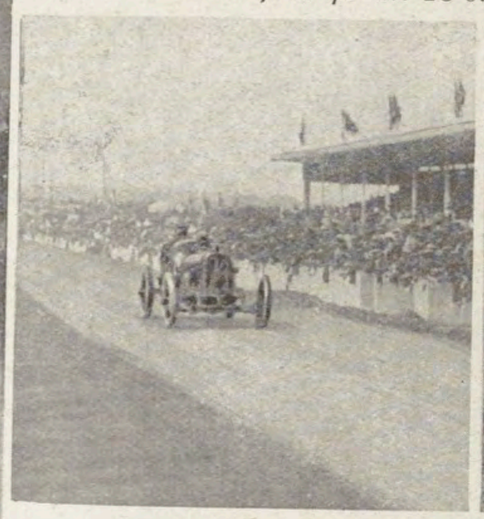
Par une attention extrêmement délicate, la grande marque lyonnaise d'automobiles Berliet, *avait fait élever de luxueuses tribunes en l'un des points les plus beaux du circuit d'où on apercevait la ligne droite de 12 kilomètres et la descente des S, qui conduisaient aux tribunes officielles. Ces tribunes étaient réservées aux clients de la fameuse firme c'est dire si elles étaient spacieuses. Là on trouvait un restaurant et l'attente était charmée par un orchestre. Notre cliché montre Lautenschlager qui se prépare à passer Guyot (n° 23) et Tournier (n° 11) devant les tribunes Berliet. Il est curieux de montrer les divers rangs occupés par Lautenschlager : 8e au premier tour; 5e au second, 4e au quatrième, 2e du cinquième au dix-septième où il passait alors en tête. Il conservait cette place et ne faisait qu'améliorer son temps jusqu'à la fin du parcours.* (Voiture Mercédès, pneus Continental, magnéto Bosch, essence Motricine).

LA ROUTE OU LES CONCURRENTS

WAGNER, LE DEUXIÈME
Sur la ligne droite de 12 kilom., de Rive-de-Gier aux Sept-Chemins, les concurrents dépassaient les 200 à l'heure.

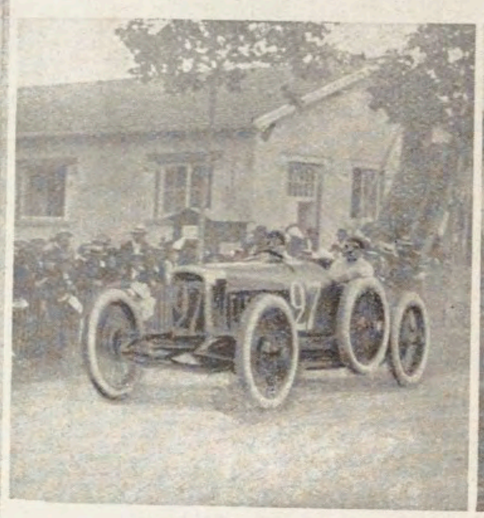


ESSER EN VITESSE
Esser fit une très belle course, selon son habitude, se classant 6e, en 7 h. 40 m. 28 s. (Voiture Nagant).



RESTA
Resta prit la 5e place (Magnéto Bosch, essence Motricine).

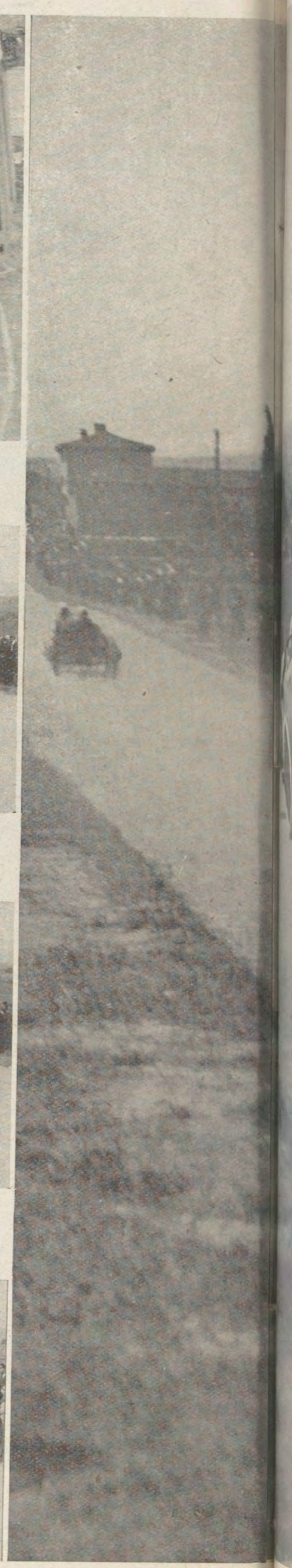
RIGAL
Rigal finit sixième en h 7. 44 m. 38 s.



FAGNANO
Fagnano, classé onzième et dernier, en 8 h. 26 m.

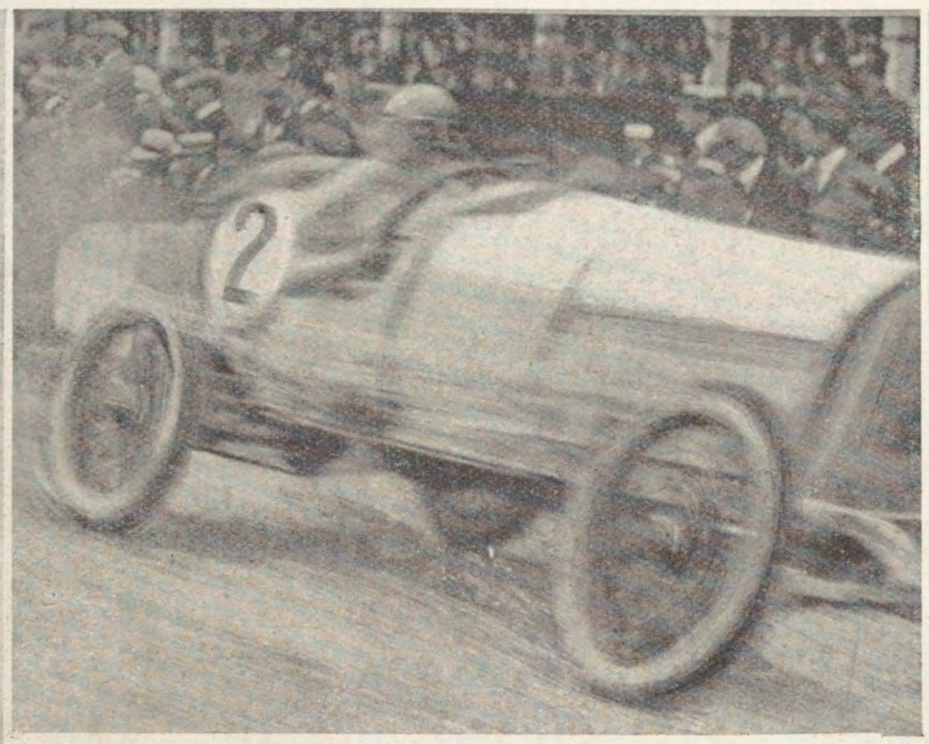
GUYOT
Guyot dut abandonner après une course très belle.

GOUX A 210 A L'HEURE
Goux, pendant le quinzième tour, livra une chasse émouvante à Lautenschlager, qu'il réussit à passer dans les virages des S.



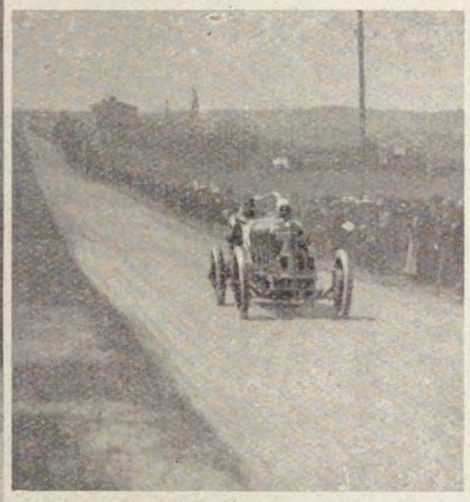
LAUTE
Lautenschlager, lancé à la pours ligne droite, mais il ralenti

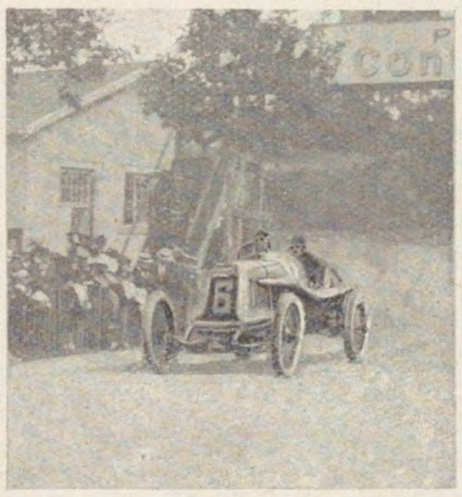
ÉPASSAIENT LE 200 A L'HEURE



JOERNS AUX TRIBUNES

Joerns fut retardé au début, mais ne se découragea pas et finit 10e, en 8 h. 17 m. 9s.



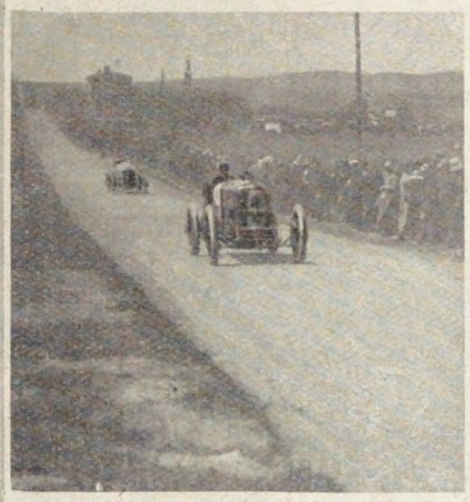


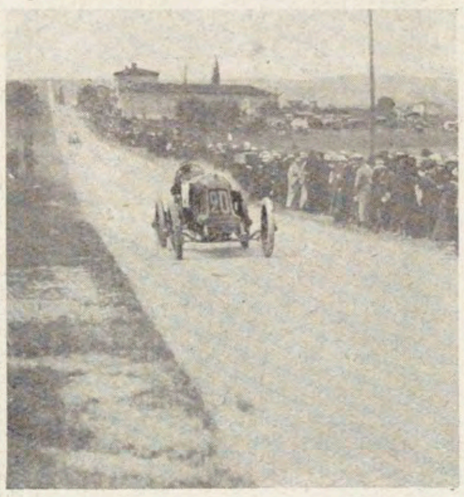
DURAY

Duray s'attribua la huitième place, en 7 h. 51 m. 32 s.

CHAMPOISEAU

Champoiseau termina neuvième, en 8 h. 6 m. 51 s.



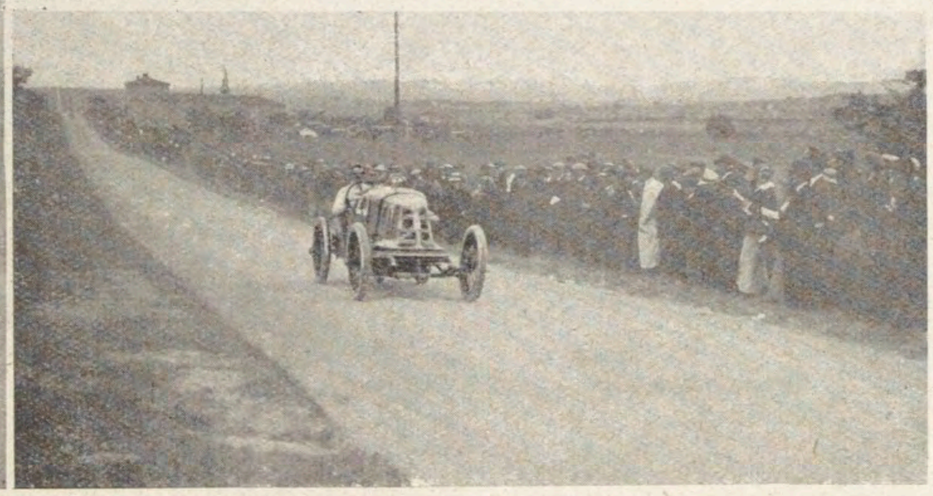


BABLOT

Bablot fut parmi les 26 qui abandonnèrent.

GABRIEL

Gabriel, après des tours très brillants, fut forcé de s'arrêter.



(Cliches de nos envoyés spéciaux.)

ER

Boillot, donnait toute sa vitesse en coup aux virages.

L'EX-AVIATEUR TABUTEAU

Tabuteau a prouvé qu'il était aussi bon conducteur qu'excellent aviateur. Mais il fut victime d'un accident.

BOILLOT

A chaque passage de Boillot, des acclamations frénétiques accueillaient celui qui allait être le grand vaincu.

LES A-COTÉS DE LA COURSE

CHAMPOISEAU

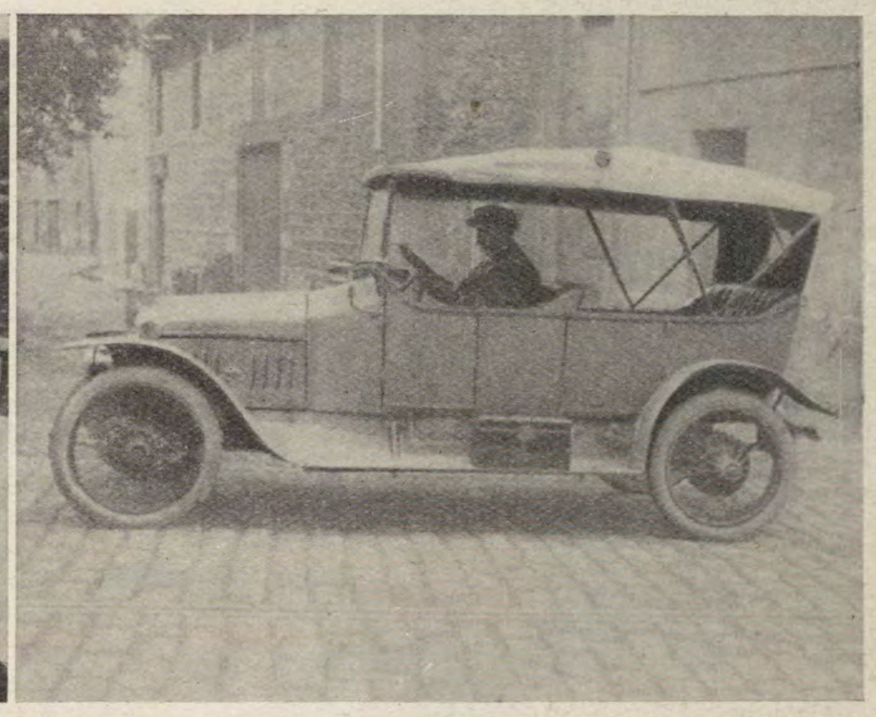
Champoiseau qui finit 9e, faillit déclarer forfait. L'avant-veille de la course, il avait un abcès à la gorge.

LE CAMPING BERGOUGNAN

Un coin du Camping que la fameuse maison de pneumatiques Bergougnan, avait installé sur la route du circuit pour assister au Grand Prix de l'A. C. F.

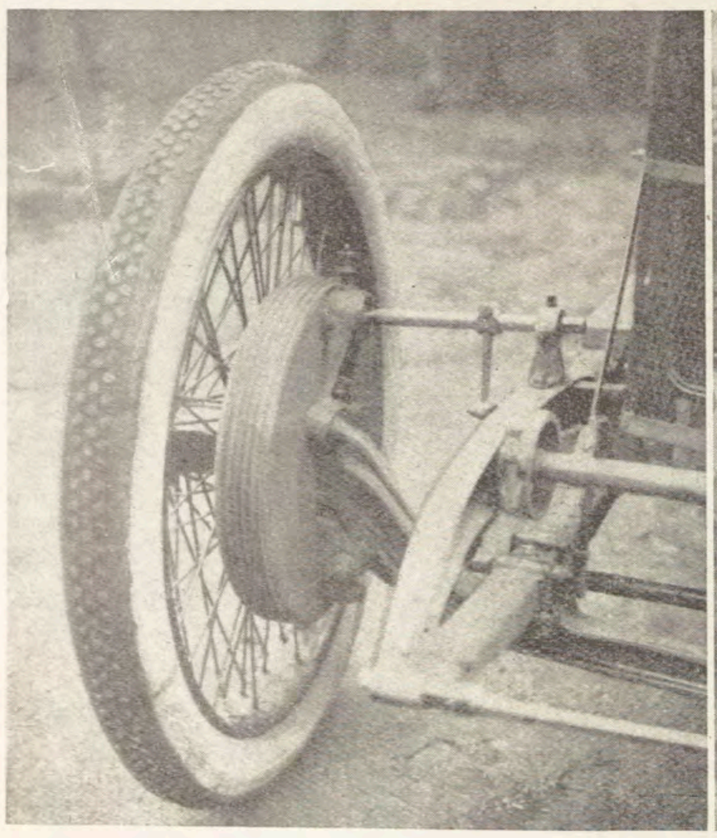
LE GARAGE DES AUTOMOBILES

Le garage des automobiles était comble, et malgré cela le service s'y effectua d'une façon parfaite. Notre cliché montre la multitude des voitures qui y étaient rangées.



UNE DES VOITURES DE LA *V. G. A.*

Le grand garage lyonnais Ailloud et Dumont frères, avait bien voulu mettre une voiture à la disposition de nos reporters.

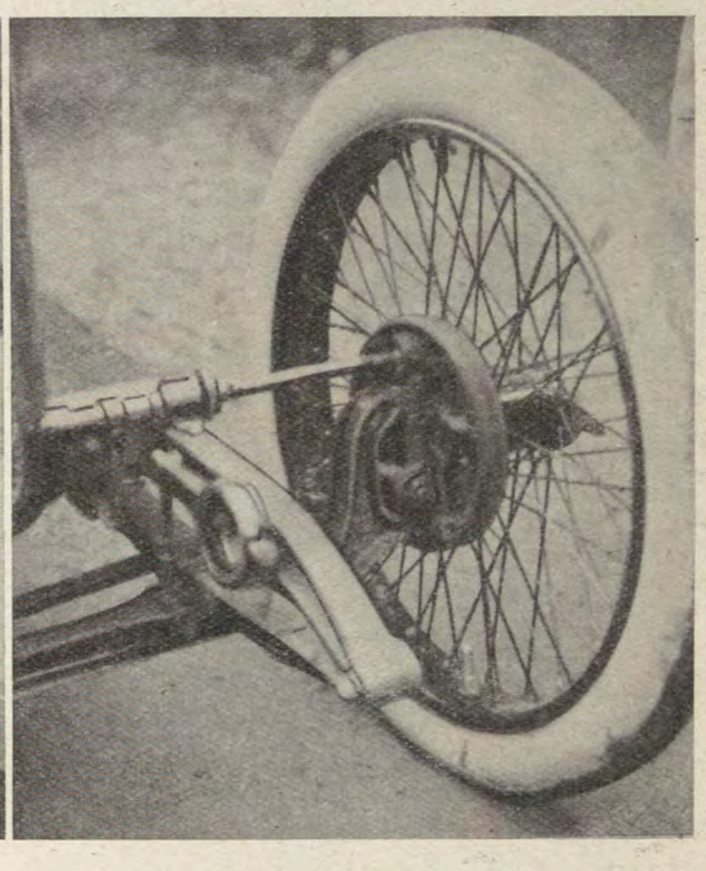


LES FREINS AVANT

Plusieurs marques avaient pris la précaution d'installer des freins sur les roues avant. Nous montrons le système des Delage.

ROUGIER AU CIRCUIT

L'ancien champion du volant et de l'aviation Rougier, était venu assister aux péripéties du Grand Prix de l'A C. F.



LES FREINS AVANT

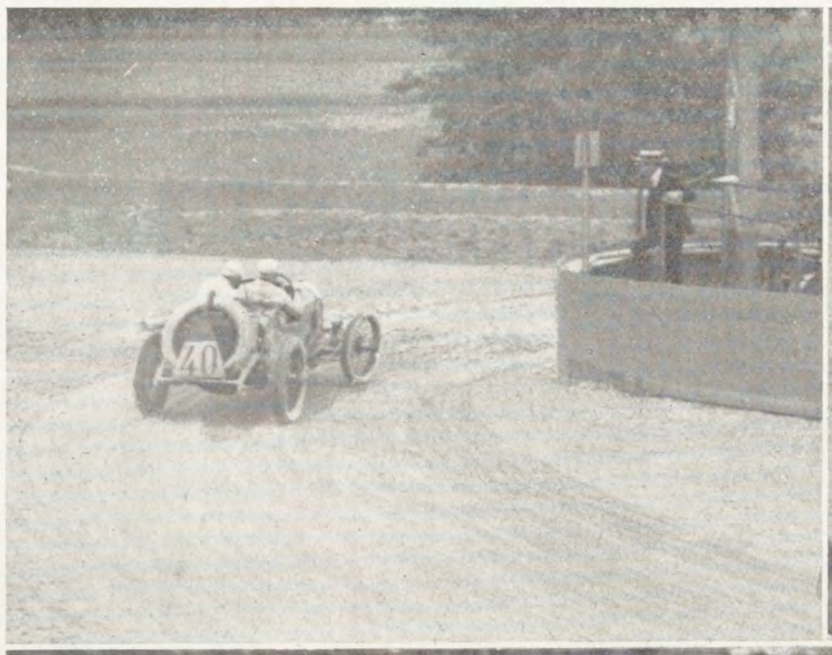
La marque Fiat, de même que les Delage et les Peugeot, avait adopté la nouveauté des freins avant, en prévision des terribles virages.

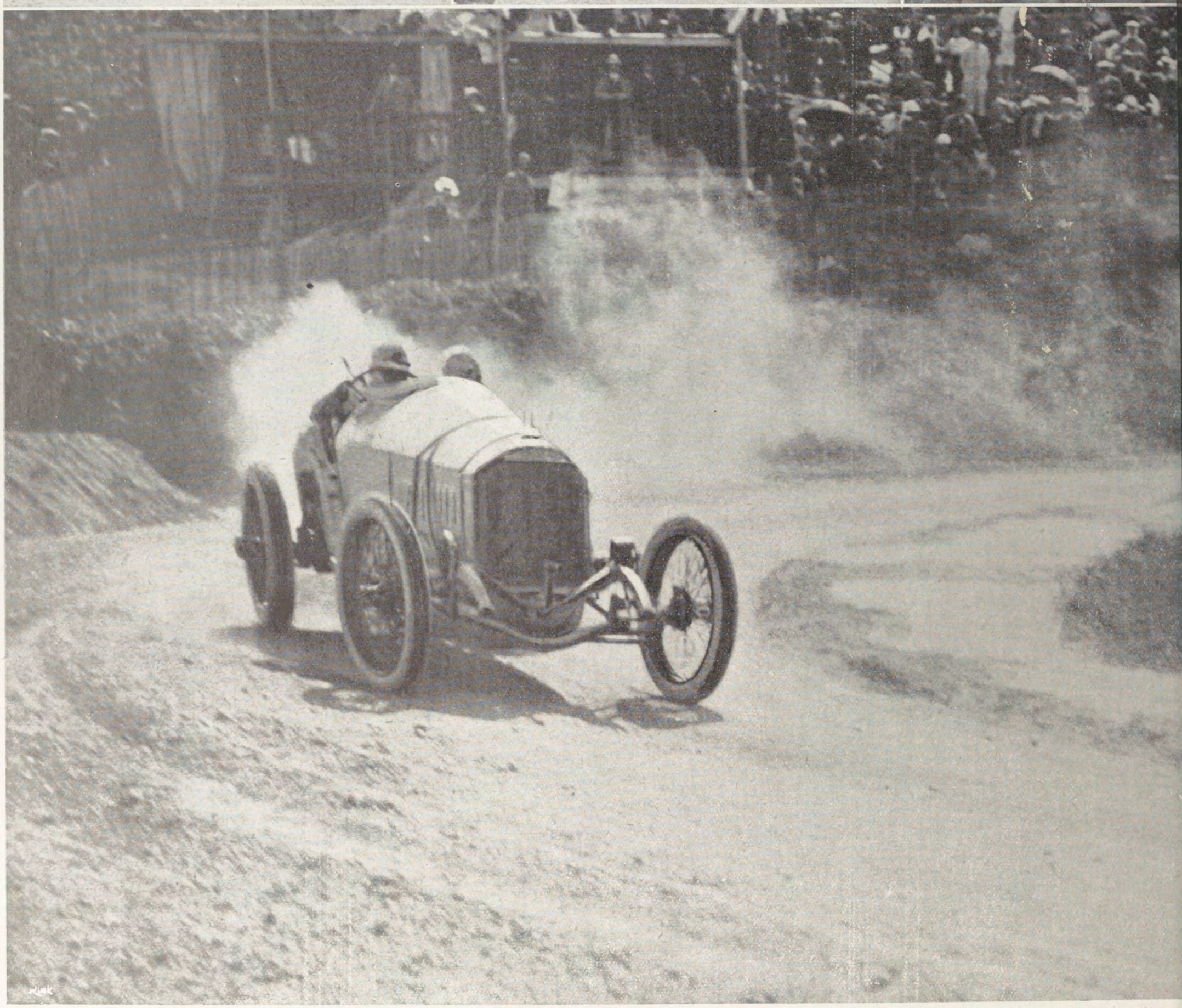
(Cliché de l'un de nos envoyés spéciaux.)

BOILLOT, LE VAINQUEUR DE 1912 ET DE 1913, ABORDE LA DESCENTE DES S.

D'après ce document, ceux de nos lecteurs qui n'ont pu faire le déplacement de Lyon pour assister aux diverses péripéties du Grand Prix de l'A. C. F. pourront se rendre compte du spectacle fantastique qui se déroulait sous les yeux de la foule. Jamais encore le public n'avait pu suivre pendant aussi longtemps et en des passages aussi difficiles la marche des concurrents. Le circuit était particulièrement dangereux et, malgré les prévisions pessimistes de ceux qui l'avaient bouclé, aucun accident grave ne fut enregistré. Ce résultat prouve que plus un parcours est dur, plus les concurrents se méfient et usent de prudence. Notre cliché représente Boillot, au moment où il aborde une boucle de la descente des S à toute vitesse, pour reprendre son retard sur Lautenschlager. Malheureusement 30 kilomètres plus loin, en arrivant au port, il sera obligé d'abandonner et de perdre tout le bénéfice de sa merveilleuse performance.

COMMENT ILS PRENAIENT LEUR

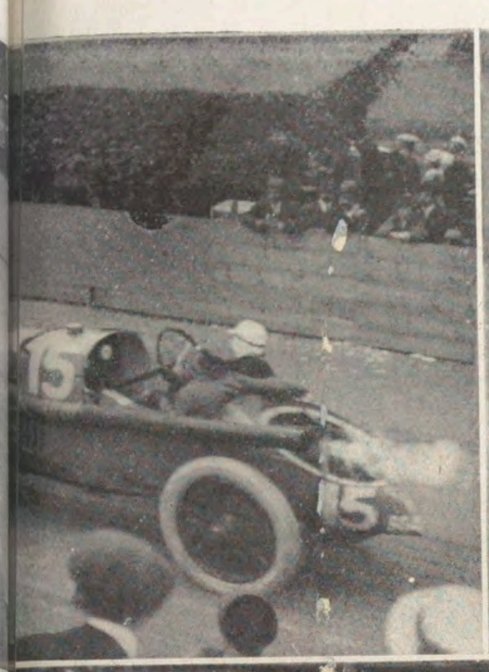


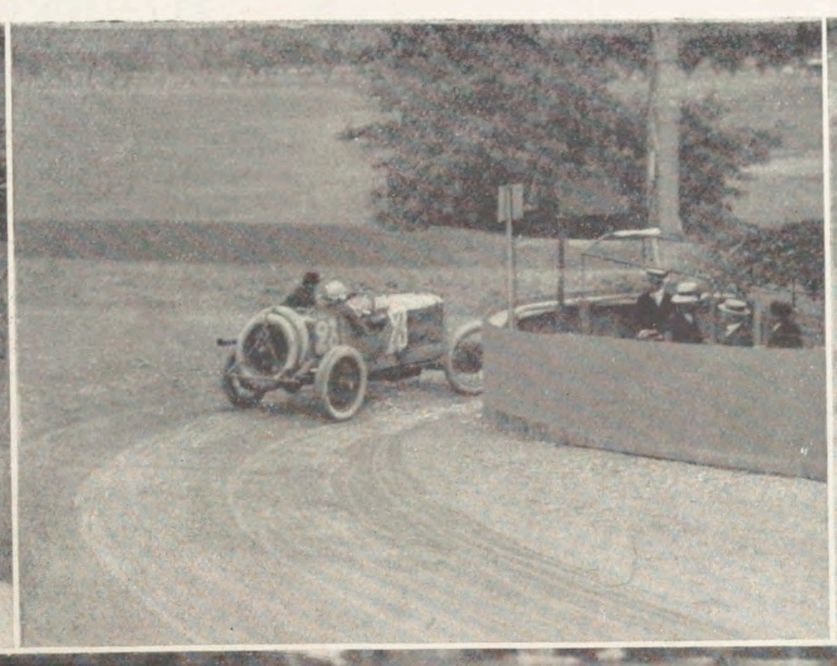


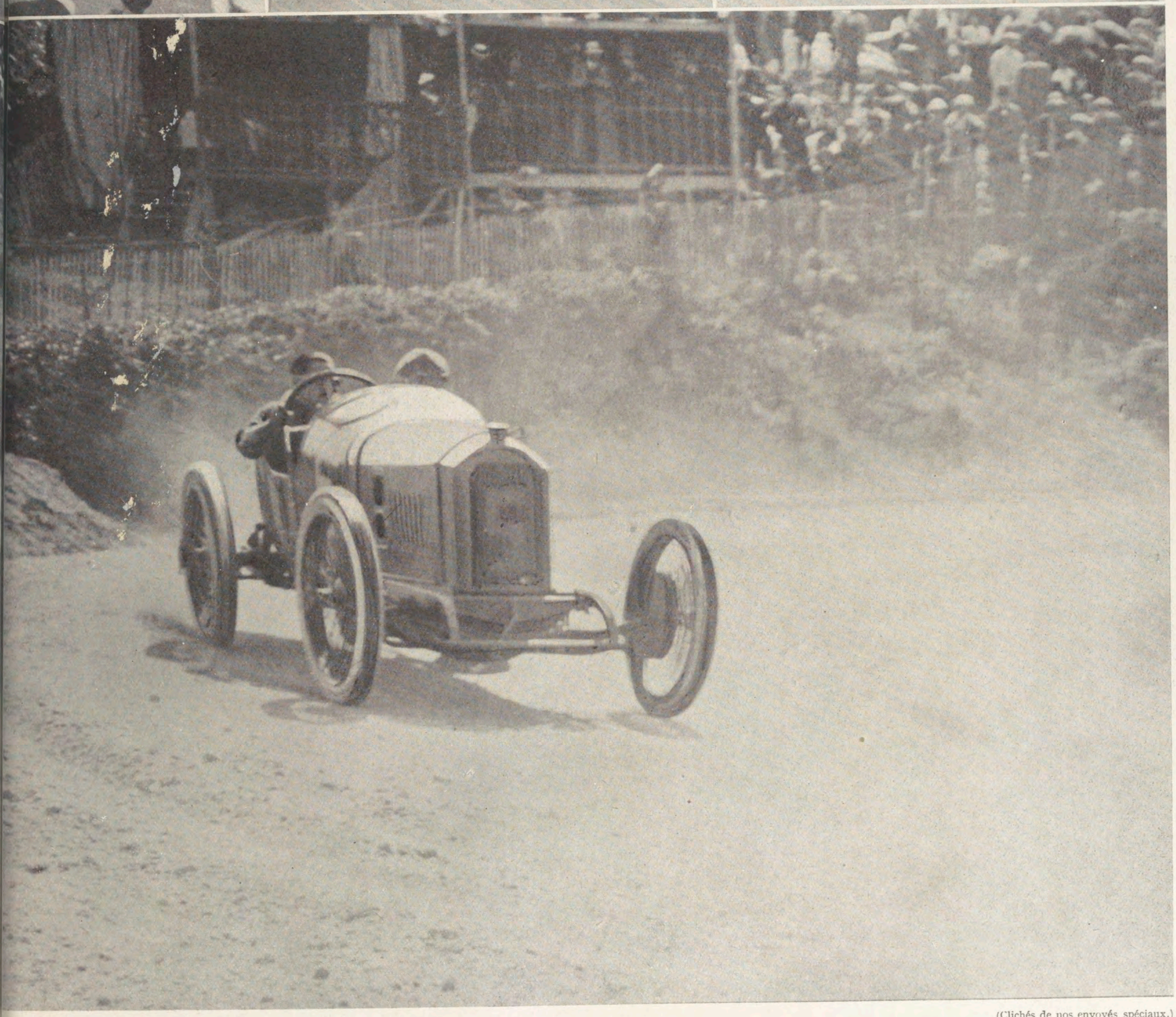
LAUTENSCHLAGER AU VIRAGE DES S.

Lautenschlager a fait une course toute de patience ne commençant à donner son maximum que lorsque ses concurrents les plus dangereux étaient déjà fatigués. Servi par la tactique de son camarade d'équipe Sailer qui avait tenté d'épuiser Boillot pendant les cinq premiers tours, il vint soudain menacer le vainqueur des Grand Prix de 1912 et de 1913 au moment où l'on ne comptait pas sur ce retour offensif. Il passait en tête au dix-huitième tour, s'assurant alors 33 secondes d'avance, puis 1 minute 7 au dix-neuvième. Il triomphait finalement avec 1 m. 36 sur le second, son compagnon d'équipe le français Wagner. (Voiture Mercédès, pneus Continental, magnéto Bosch, essence Motricine).

RAGES AU CIRCUIT DE LYON







(Clichés de nos envoyés spéciaux.)

BOILLOT PREND UN TOURNANT EN VITESSE

est impossible de donner une idée de la déconvenue, du désespoir pourrait-on dire, de tous les spectateurs français lorsqu'on leur apprit l'abandon de leur grand favori illot, au moment où ils espéraient le voir surgir comme un bolide au sommet de la colline des S ayant repris sur Lautenschlager le retard qui lui avait fait perdre la mière place. Hélas! lorsque toutes les lorgnettes étaient braquées à l'horizon, la mauvaise nouvelle arrivait anéantissant toutes les espérances. — En haut de gauche à ite : des virages de Wagner (n° 40); 2e du Grand Prix; de Goux (n° 19), 4e derrière Salzer ; de Szisz (n° 1) passant Piétro (n° 15); de Guyot (n° 23) et de Chassagne (n° 10). Szisz eut la clavicule cassée, étant heurté par un concurrent tandis qu'il réparait.

LES VAINQUEURS DE LA COUPE GORDON BENNETT

Charron, vainqueur de la première coupe (Paris-Lyon) en 9 h. 9 m. (61 km. 500 de moyenne), en 1900.

Girardot, vainqueur de la seconde coupe (Paris-Bordeaux) en 8 h. 51 m. 59 s. (59 km. 509 de moyenne).

Edge, vainqueur de la troisième coupe (Paris-Innsbrück) en 10 h. 41 m. 50 s. (55 km. de moyenne) en 1902.

Jenatzy, vainqueur de la quatrième coupe (Circuit d'Irlande) en 6 h. 39 m. (89 km. 184 de moyenne) en 1903.

Théry, vainqueur de la 5 coupe (96 km. à l'heure) en 1904 et de la 6e (78 km 428 à l'heure) en 1905

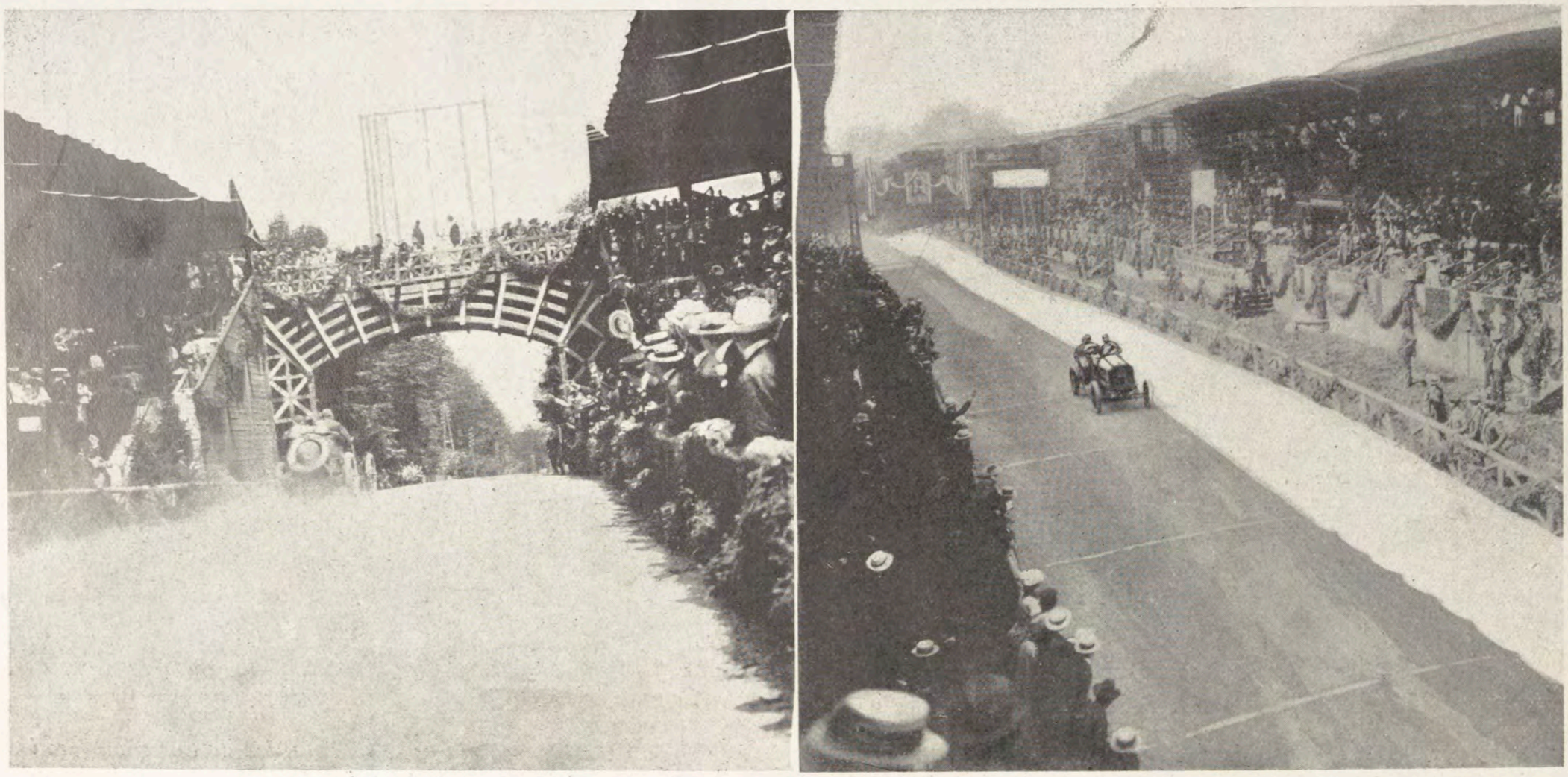
L'HISTOIRE DU GRAND PRIX

PAR JACQUES MORTANE

Le Grand Prix de l'A. C. F. est sans contestation possible la plus imposante épreuve de l'année. Seul le Grand Prix d'Indianapolis pourrait lui être comparé. Cette course est moins internationale, mais cependant réunit une sélection imposante. Nous devons en être d'autant plus heureux qu'en 1913 comme en 1914 la victoire est revenue à une voiture française : en 1913, Goux triomphait sur Peugeot ; en 1914, Thomas gagnait sur Delage, devant Duray, sur Peugeot, Guyot sur Delage et Goux sur Peugeot. Mais le Grand Prix d'Indianapolis se court sur autodrome et ne peut être par conséquent comparé au Grand Prix de l'A. C. F. Ce sont là les deux épreuves capitales annuelles, dans un genre différent, et toutes deux ont vu briller particulièrement l'industrie française qui avait cessé de courir en 1908.

On sait que le Grand Prix de l'A. C. F. succéda à la Coupe Gordon-Bennett et contrairement à celle-ci connut, dès le début, le succès triomphal. La Coupe Gordon-Bennett, en effet, avait commencé plutôt modestement. La première courue sur le parcours Paris-Lyon avait passé presque inaperçue. Elle était revenue à Charron qui, sur Panhard-Levassor, avait accompli les 554 kilomètres du parcours en 9 h. 9, à une moyenne de 61 km. 500, ce qui était très beau sur des routes nullement gardées. Il battait Girardot, également sur Panhard-Levassor.

L'année suivante, en 1901, le parcours choisi était Paris-Bordeaux (565 kilomètres). La Coupe était disputée en même temps qu'une course gagnée par Fournier. Très mal placé dans l'épreuve générale, Girardot s'attribuait le trophée en 8 h. 51 m. 59 s. La Coupe n'était pas plus émouvante en 1902. Elle était mise en compétition au cours de la course Paris-Vienne et s'arrêtait à Innsbrück. Fort heureusement, elle était gagnée par l'Anglais Edge, en 10 h. 41 m. 50 s. pour les 590 kilomètres. Je dis « fort heureusement », car c'est de ce moment que date l'ère de



THÉRY PASSE DEVANT L'EMPEREUR D'ALLEMAGNE

C'est grâce à Théry que la Coupe Gordon-Bennett revint en France en 1904. Elle avait été gagnée deux fois par la France, puis par l'Angleterre et l'Allemagne. Elle resta définitivement à la France après le Circuit d'Auvergne en 1905.

LÉON THÉRY DANS LE CIRCUIT D'AUVERGNE

Le regretté Léon Théry remporta deux fois la Coupe Gordon-Bennett, la première fois sur le Circuit du Taunus (564 km.) devant Jenatzy et de Caters, en 1904, et la seconde fois sur le Circuit d'Auvergne (549 km.) devant Nazzaro et Cagno, en 1905.

renommée de la Coupe Gordon-Bennett qui devint une épreuve classique, spéciale, passionnante.

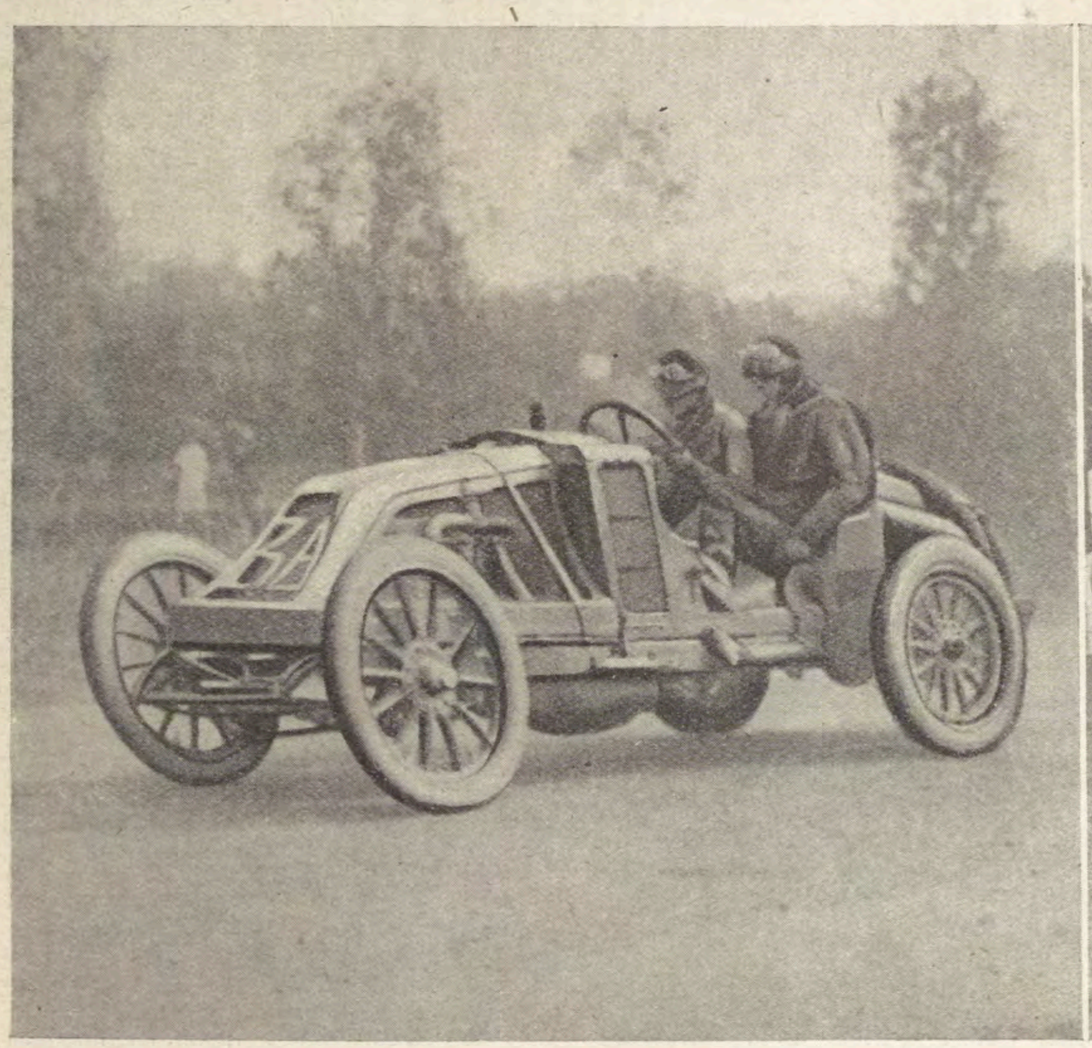
C'est en Irlande qu'elle se disputa en 1903. L'équipe française formée de René de Knyff, Henry Farman et Gabriel, triompha du team anglais composé d'Edge, Jarrott et Stakes, mais dut s'incliner pour la première place devant l'Allemand Jenatzy qui termina le parcours de 592 kilomètres en 6 heures 39 minutes, faisant gagner ainsi l'Allemagne, chargée de l'organisation de l'épreuve pour 1904. De Knyff était second sur Panhard-Levassor, précédant H. Farman, également sur Panhard-Levassor, et Gabriel, sur Mors. Si la première victoire nous échappait, par contre nous remportions un superbe succès d'équipe.

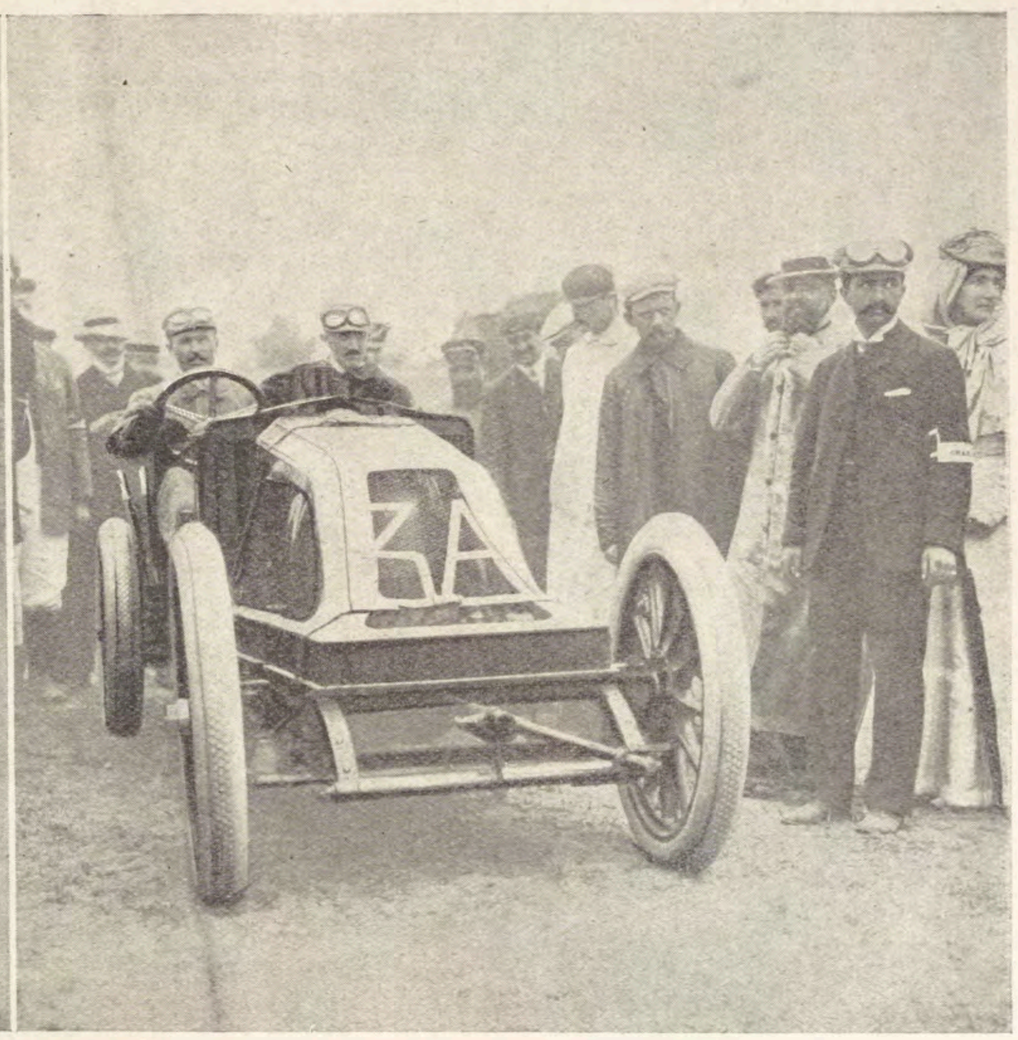
L'Allemagne choisit le circuit du Taunus pour faire disputer la Coupe en 1904 sur un parcours de 564 kilomètres. La France organisa une éliminatoire sur le circuit de l'Argonne pour désigner son équipe. Théry prit la première place, sur Brasier, à 99 km. 416 de moyenne, Salleron, sur Mors, la seconde, et Rougier, sur Turcat-Mery, la troisième. Tels étaient les champions chargés de nous représenter en Allemagne. La lutte pour la victoire fut particulièrement angoissante et c'est la France qui, en Allemagne, devant l'Empereur, remporta l'un des plus beaux succès de son histoire sportive. C'est Théry, le regretté virtuose, qui finit premier en 5 h. 50 m. 8 s. devant Jenatzy et de Caters, tous deux représentant l'Allemagne.

La Coupe revenait donc en France. Il fallait tâcher de la conserver. Nouvelles éliminatoires, disputées cette fois en Auvergne. Le vainqueur de 1904 n'était pas choisi d'office, il dut s'aligner avec ses camarades et comme en Argonne, comme en Allemagne, il triompha encore. Théry mit 7 h. 34 m. 49 s. pour couvrir les 549 kilomètres du terrible parcours. Il précédait Caillois, également sur Brasier, et Duray, sur Diétrich. La Coupe fut courue sur le même parcours et pour la quatrième fois consécutive le roi du volant Léon Théry passa la ligne d'arrivée en vainqueur, mettant 7 heures 2 m. 42 s., pour effectuer les 549 kilomètres. Il était suivi par deux Fiat conduites par Nazzaro et Cagno.

La Coupe Gordon-Bennett avait vécu ! Il fallait songer à la remplacer et c'est ainsi que naquit le Grand Prix de l'Automobile Club de France qui vient d'être couru pour la sixième fois.

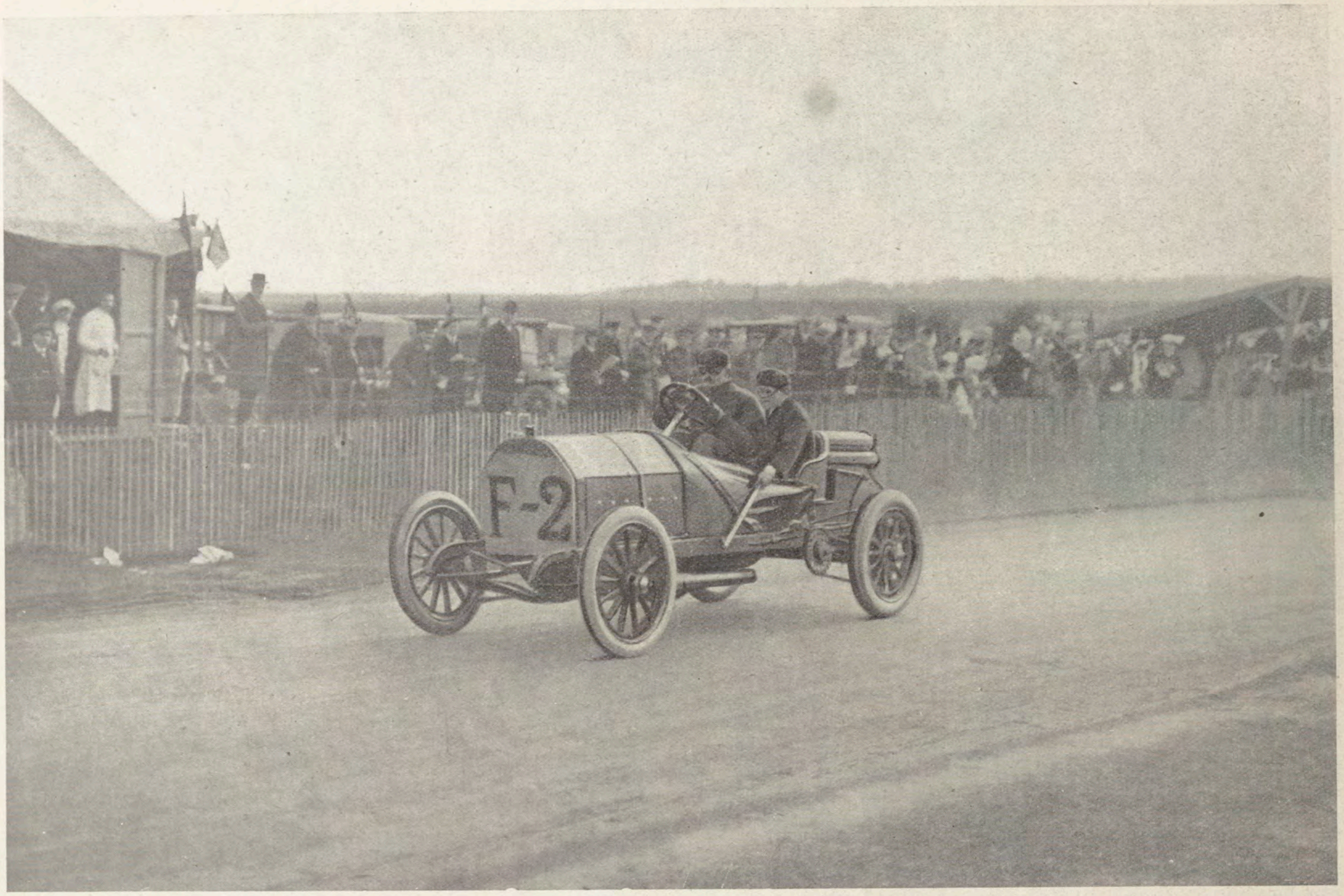
En 1906, la victoire sourit à la France, grâce à la voiture Renault que Szisz pilota avec une maestria remarquable. L'épreuve était particulièrement dure, se disputant sur 1.238 kilomètres et se répartissant sur deux journées. Malgré la longueur du parcours, malgré la chaleur qui





SZISZ GAGNE LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. EN 1906.

Le Grand Prix de l'A. C. F. fut fondé en 1906. Il se disputa sur le Circuit de la Sarthe. Le parcours de 1.200 km. fut couvert en deux journées. Szisz remporta une très brillante victoire, sur sa voiture Renault, *à une moyenne de 101 km. 328 à l'heure. Il battait Nazzaro, Albert Clément, Barillier, etc.*



NAZZARO REMPORTE LE GRAND PRIX DE L'A. C. F. EN 1907

Disputé sur le Circuit de la Seine-Inférieure en 1907, le Grand Prix de l'A. C. F. comportait 770 km. Il fut gagné par l'Italien Nazzaro à une moyenne de 113 km. 621 devant Szisz, Baras, Gabriel, Rigal etc...

causa de nombreuses crevaisons, le vainqueur atteignit une allure de 101 kilomètres 328 à l'heure. Albert Clément qui s'était classé deuxième de la première journée, à 26 minutes de Szisz, prenait la troisième place du classement final en 12 h. 49 m. 46 s., laissant la seconde à l'Italien Nazzaro. Celui-ci troisième du premier jour, en 6 h. 26 m. 3 s., avait eu un magnifique retour le lendemain, terminant en 12 h. 46 m. 26 s. Ce fut lui qui fit le meilleur temps de la seconde journée, soit 6 h. 20 m. 33 s. 1/5 prenant 9 minutes à Szisz.

Sur 34 voitures engagées, 11 terminaient complètement le parcours. A mi-course, il y en avait encore 17 en présence

Rappelons que, dès le troisième tour, Szisz prit la tête du classement et la conserva jusqu'au bout. Cependant, il ne fit jamais le tour le plus vite. Il ne fut pas l'homme qui, à un instant donné, se montra le plus rapide, mais il est celui qui durant les 1.200 kilomètres se maintint le mieux à sa vitesse. Le meilleur temps sur un tour fut fait par Baras à 118 km. 300 à l'heure, le premier jour. Le meilleur temps du second jour, effectué par Rougier sur un tour, atteignit 116 kilomètres 200 à l'heure.

La France ne devait plus briller dans la première partie de l'histoire du Grand Prix de l'A. C. F. qui se termina en 1908.

En 1907, en effet, c'est l'Italie qui triomphait grâce à Nazzaro, second de 1906. Celui-ci battait de quelques minutes celui qui l'avait vaincu l'année précédente. Il accomplissait les 770 kilomètres du parcours en 6 heures 46 minutes 33 s. 2/5, soit à 113 kilomètres à l'heure. Szisz le suivait en 6 h. 53 m. 10 s. 3/5 et perdait bien par sa faute, ayant perdu 9 minutes au ravitaillement d'essence. Baras était troisième en 7 h. 55 s. 3/5, devant Gabriel, Rigal et Caillois. Mais un nom ne figure

SZISZ

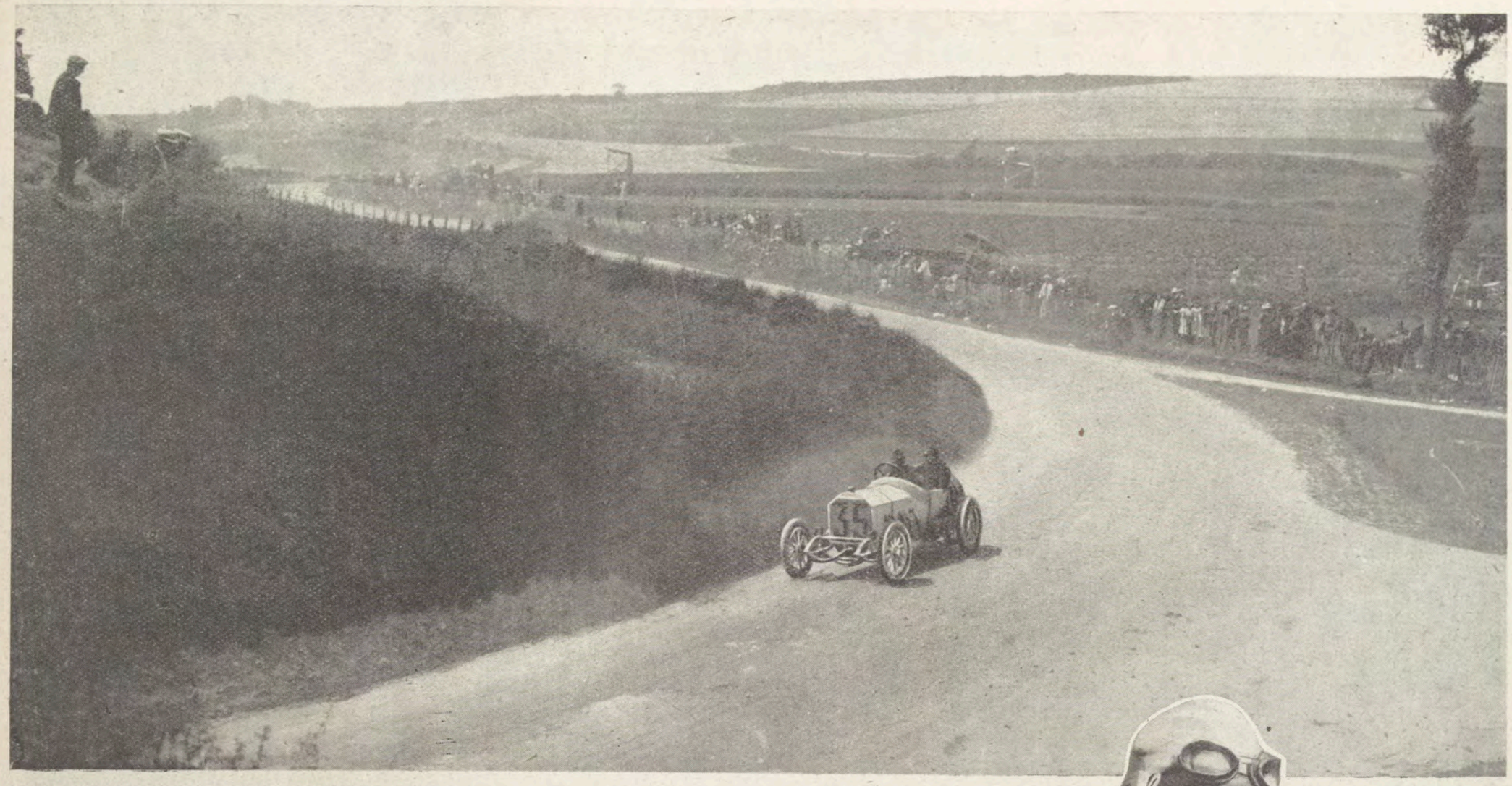
1er *du Grand Prix de l'A. C. F. de 1906, 2e du Grand Prix de 1907, sur voiture* Renault.

NAZZARO APRÈS SA VICTOIRE

Nazzaro, revenu à la course l'an dernier, a pris part au Circuit de Lyon comme son vieux rival Szisz.

NAZZARO

2e au Grand Prix de l'A. C. F. de 1906, 1er du Grand Prix de 1907.



LAUTENSCHLAGER EN VITESSE

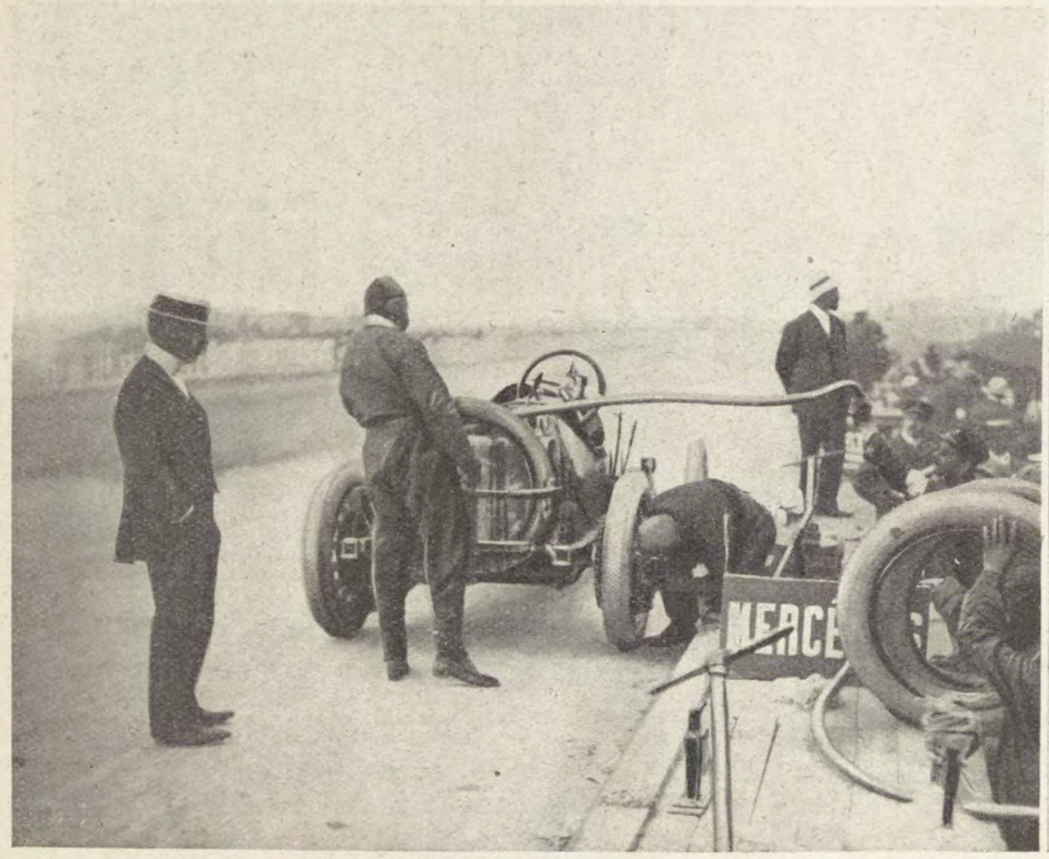
Lautenschlager s'attribua la victoire dans le Grand Prix de 1908, comme dans celui de 1914. Le Circuit de la Seine-Inférieure comportait un parcours total de 770 km. et l'Allemand le couvrit en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5, à 111 km. 107 à l'heure. (Voiture Mercédès.)

pas au classement et c'est pourtant celui du vainqueur moral de la course, Duray, qui, sur sa Lorraine-Diétrich, tint la tête jusqu'à l'avant-dernier tour, livra un duel homérique, pendant plusieurs tours, à Lancia et qui, au moment où chacun se préparait à acclamer sa victoire, alors qu'il avait brillamment battu l'Italien, se voyait obligé d'abandonner par suite de la rupture d'un roulement à billes du changement de vitesse.

Le Grand Prix de 1908 devait être moins favorable à l'industrie française. Notre défaite de 1907 avait des excuses, celle de l'année suivante ne pouvait qu'être enregistrée avec tristesse, mais aucune circonstance atténuante n'était admissible.

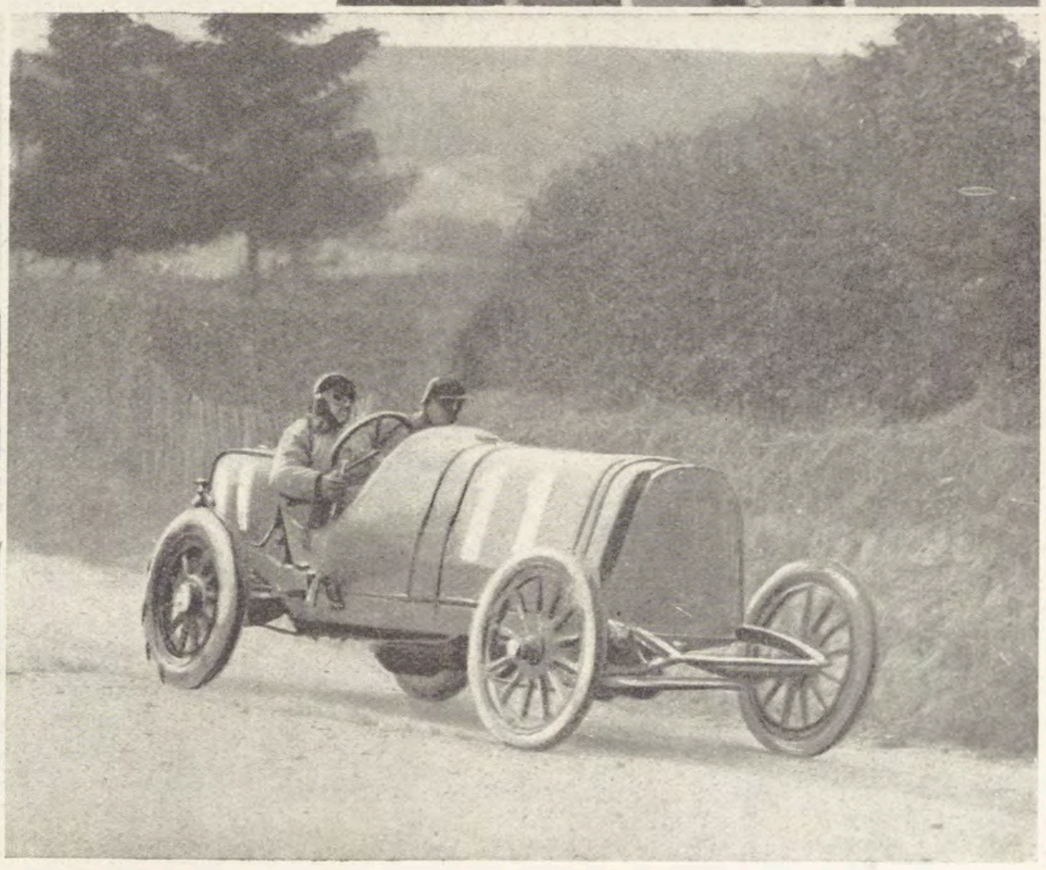
La première voiture française montée par Rigal ne prenait que la quatrième place, et c'était l'Allemagne qui se taillait la part du lion, se classant 1re, 2e et 3e avec deux marques différentes. Même résultat en 1914, mais avec trois Mercédès.

C'est Lautenschlager, sur voiture Mercédès, qui s'attribua la victoire, accomplissant les 777 kilomètres du circuit de la Seine-Inférieure en 6 h. 55 m. 45 s. 4/5, à 111 kil. 107. Hemery se classait second en 7 h. 4 m. 24 s. devant Hanriot, 3e, en 7 h. 5 m. 13 s. Rigal était 4e en 7 h. 30 m. 81 s. Il avait été très retardé par des incidents qui ne dépendaient



LAUTENSCHLAGER SE RAVITAILLE

A la suite de la victoire de l'Allemagne, le Grand Prix de l'A. C. F. fut supprimé pour être repris en 1912 seulement.



RIGAL EN VITESSE

Comme en 1014, la première voiture française dans le Grand Prix de 1908 se classait 4e. Rigal la montait. — En haut, Lautenschlager.

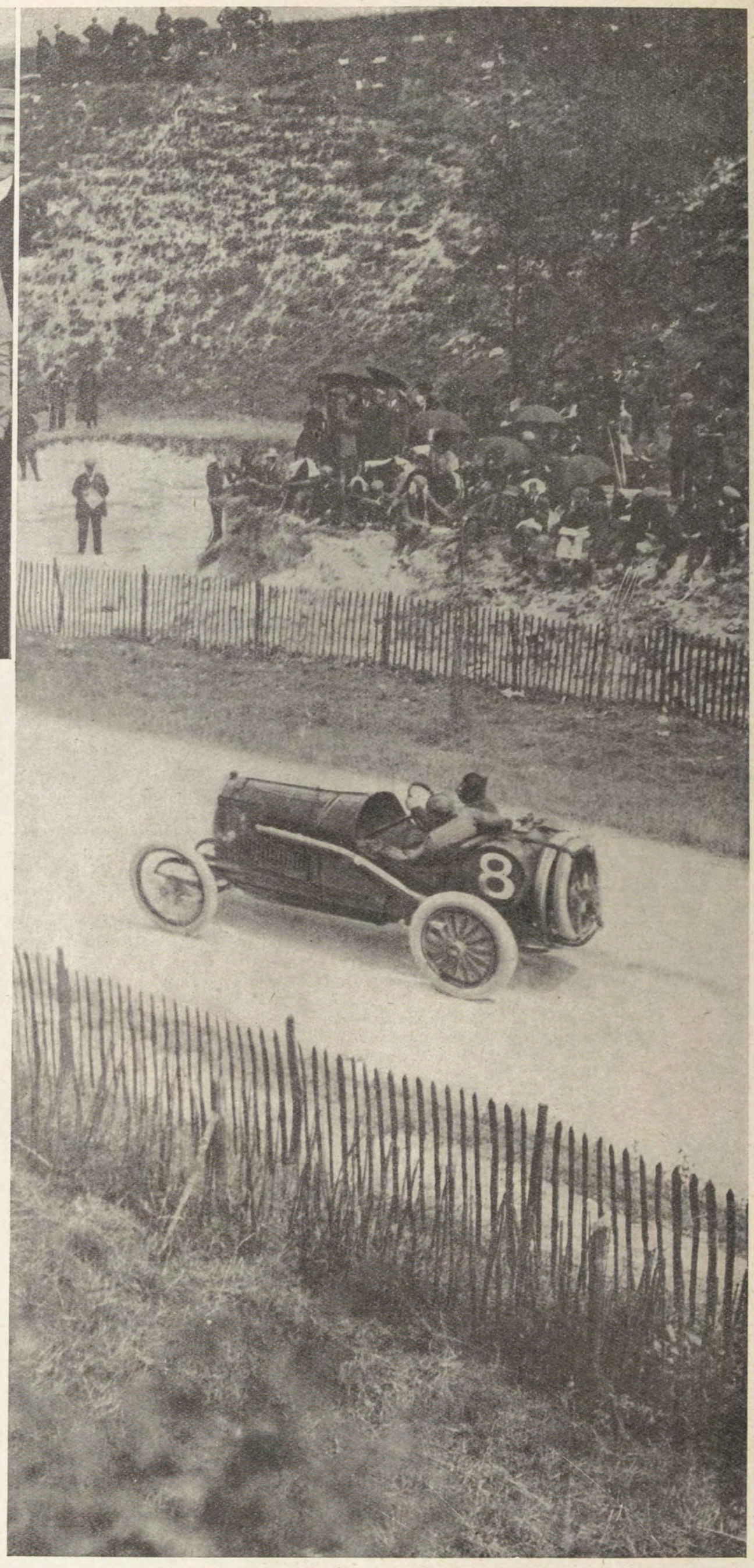
BOILLOT ET SON MÉCANICIEN
Comme Lautenschlager, Georges Boillot a gagné deux fois le Grand Prix de l'A. C. F. en 1912 à Dieppe, et en 1913 à Amiens.

nullement de sa voiture. La course était malheureusement attristée par un terrible accident : le brillant conducteur Cissac se tuait, alors qu'il était lancé sur une ligne droite à toute vitesse.

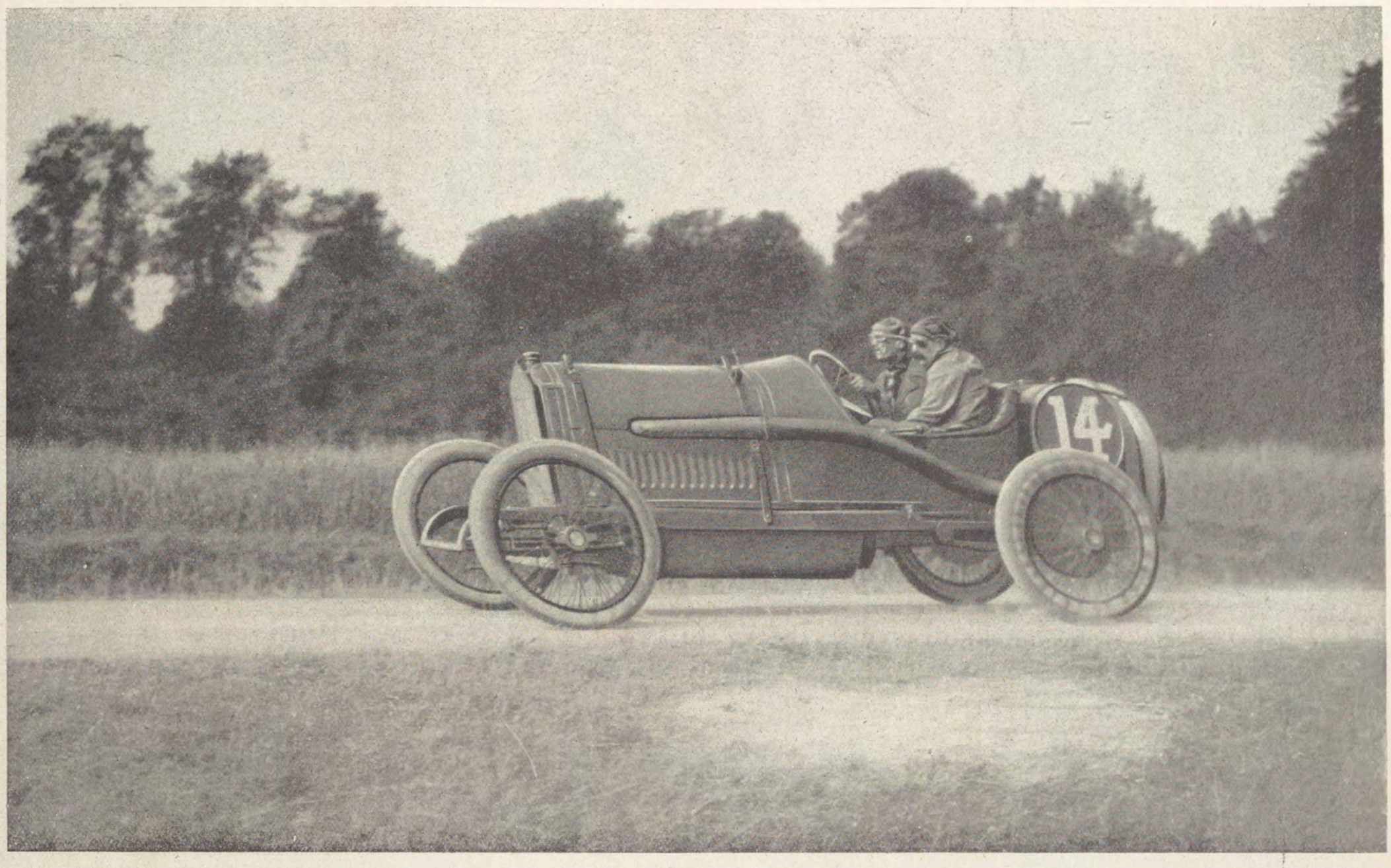
La France ayant été battue n'eut pas u geste très heureux : l'Automobile Club décida de ne plus organiser de Grand Prix ! Evidemment nous n'avions pas l'air d'être de très beaux joueurs. Et cette bouderie se prolongea pendant quatre ans. Ce n'est qu'en 1912, que l'épreuve classique fut organisée à nouveau. Nous n'eûmes d'ailleurs pas à le regretter puisque la France, on le sait, s'y couvrit de gloire.

Il est à souhaiter que notre échec, notre débacle de 1914 n'engage pas les dirigeants de l'Automobile - Club à ne plus organiser de Grand Prix. Ce n'est pas en s'abstenant qu'on prouve sa supériorité.

BRUCE BROWN SOUS SA CAGOULE
Bruce Brown, le conducteur américain, qui devait se tuer en s'entraînant pour le Grand Prix d'Amérique de 1912, engagea une terrible lutte avec Boillot à Dieppe.



BOILLOT EN VITESSE SUR LE CIRCUIT D'AMIENS
Le fameux conducteur français, le glorieux vaincu de 1914, Boillot, remportait le Grand Prix de l'A. C. F. de 1912, disputé en deux journées, sur 1.540 km. Il couvrait la distance en 13 h. 58 m. ce qui battait les records.



GOUX EN VITESSE

Le Grand Prix de l'A. C. F. de 1913, disputé sur 916 km. 600 aux environs d'Amiens, était l'occasion d'une nouvelle victoire de Boillot qui s'attribuait la première place en 7 h. 53 m. 56 s. à 116 km. 190 de moyenne, devant son camarade Goux, second en 7 h. 56 m. 22 s.

Le vainqueur de 1912, comme de 1913, fut le remarquable pilote Georges Boillot. Il couvrit les 1.460 kilomètres du parcours en 13 h. 58 m. 2 s. Ce succès fut d'autant plus brillant qu'un déchet très important se produisit. Environ 70 0/0 des voitures parties restaient en route. Wagner était second en 14 h. 11 m. 8 s. La fin de la course avait été rendue très émouvante d'abord par le duel Boillot-Bruce Brown, qui se tua l'an dernier en s'entraînant pour le Grand Prix d'Amérique, ensuite par le duel Boillot-Wagner, celui-ci venant menacer le coureur de Peugeot dans le dernier tour, alors que Bruce Brown avait dû abandonner pour avoir trop poussé sa voiture. Les places suivantes revenaient à Rigal, 3e ; Resta, 4e ; Médinger, 5e ; Christiaens, 6e ; etc... Treize voitures terminaient le parcours.

Nous arrivons enfin au Grand Prix de 1913 qui fut, nous l'avons dit, gagné encore par Georges Boillot, qui cette fois précédait un autre concurrent de la maison Peugeot, Goux. Celui-là finissait en 7 h. 53 m. 56 s. soit à 116 km. 190 à l'heure, celui-ci en 7 h. 56 m. 22 s. Onze voitures bouclaient les 916 km. 600 du circuit. Les places étaient chaudement disputées : Chassagne était 3e, en 8 h. 6 m. 20 s. ; Bablot 4e, en 8 h. 16 m. 13 s. ; Guyot 5e, en 8 h. 17 m. 58 s. ; Resta 6e, en 8 h. 21 m. 30 s. ; devant Champoiseau, Christiaens, Thomas, Croquet et Hornsted.

Sur 11 arrivants, il y avait 7 voitures françaises, 2 anglaises et 2 belges.

Enfin c'est le Grand Prix de 1914 qui rappelle malheureusement celui de 1908 que gagna également Lautenschlager et où le premier français, Rigal, se classa 4e. La moyenne a été de 105 km. 530 à l'heure, ce qui est merveilleux sur un parcours aussi dur.

JACQUES MORTANE.

GEORGES BOILLOT

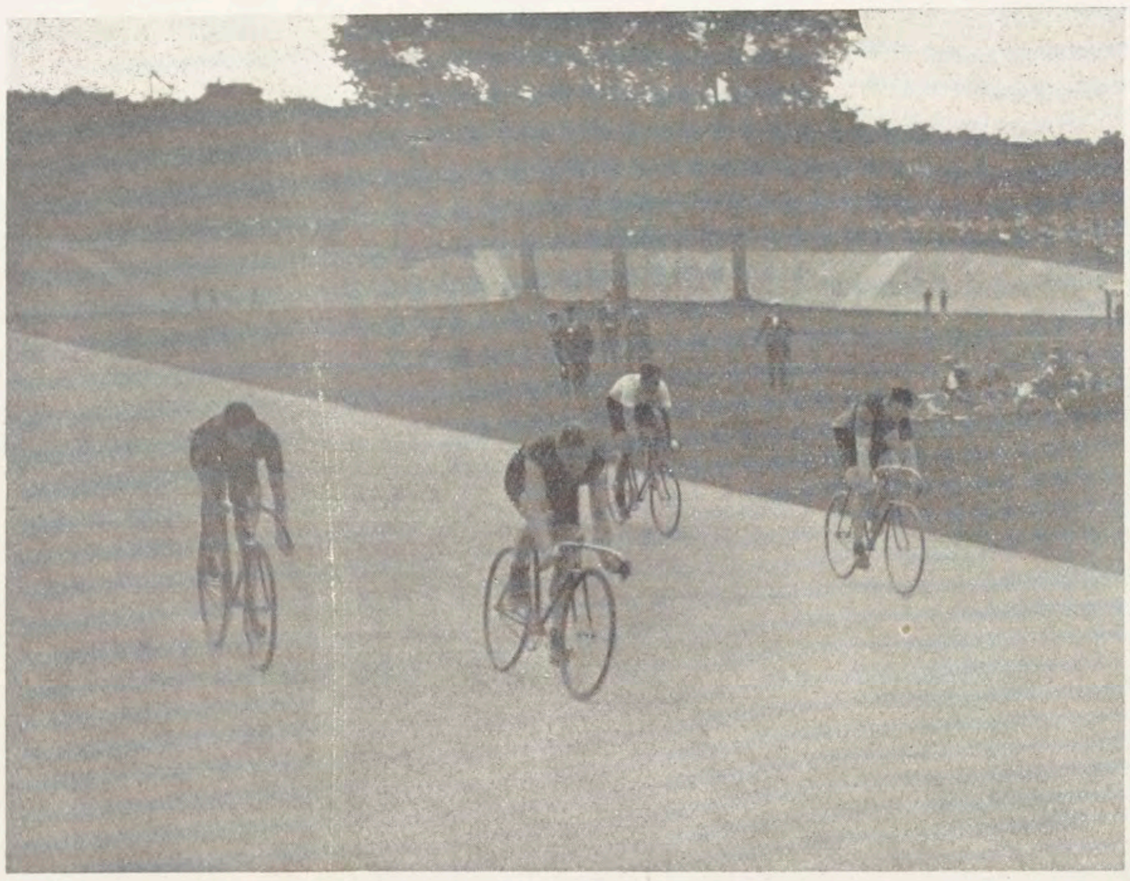
Georges Boillot, vainqueur des Grands Prix de l'A. C. F. de 1912 et de 1913.

DEUX CHAMPIONS, DEUX AMIS

Les deux fameux équipiers Boillot et Goux, s'entendent comme deux frères.

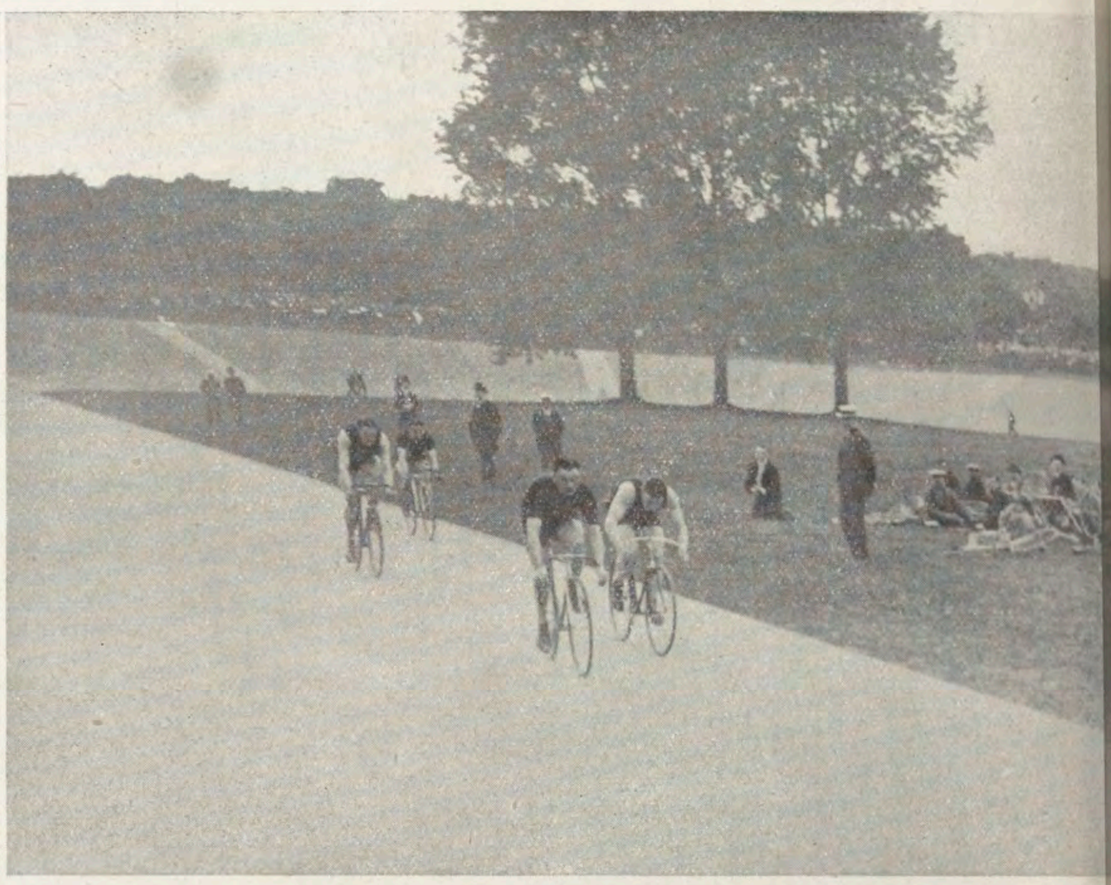
GOUX

Vainqueur du Grand Prix d'Indianapolis de 1913 et 2e du Grand Prix de l'A. C. F. de 1913.



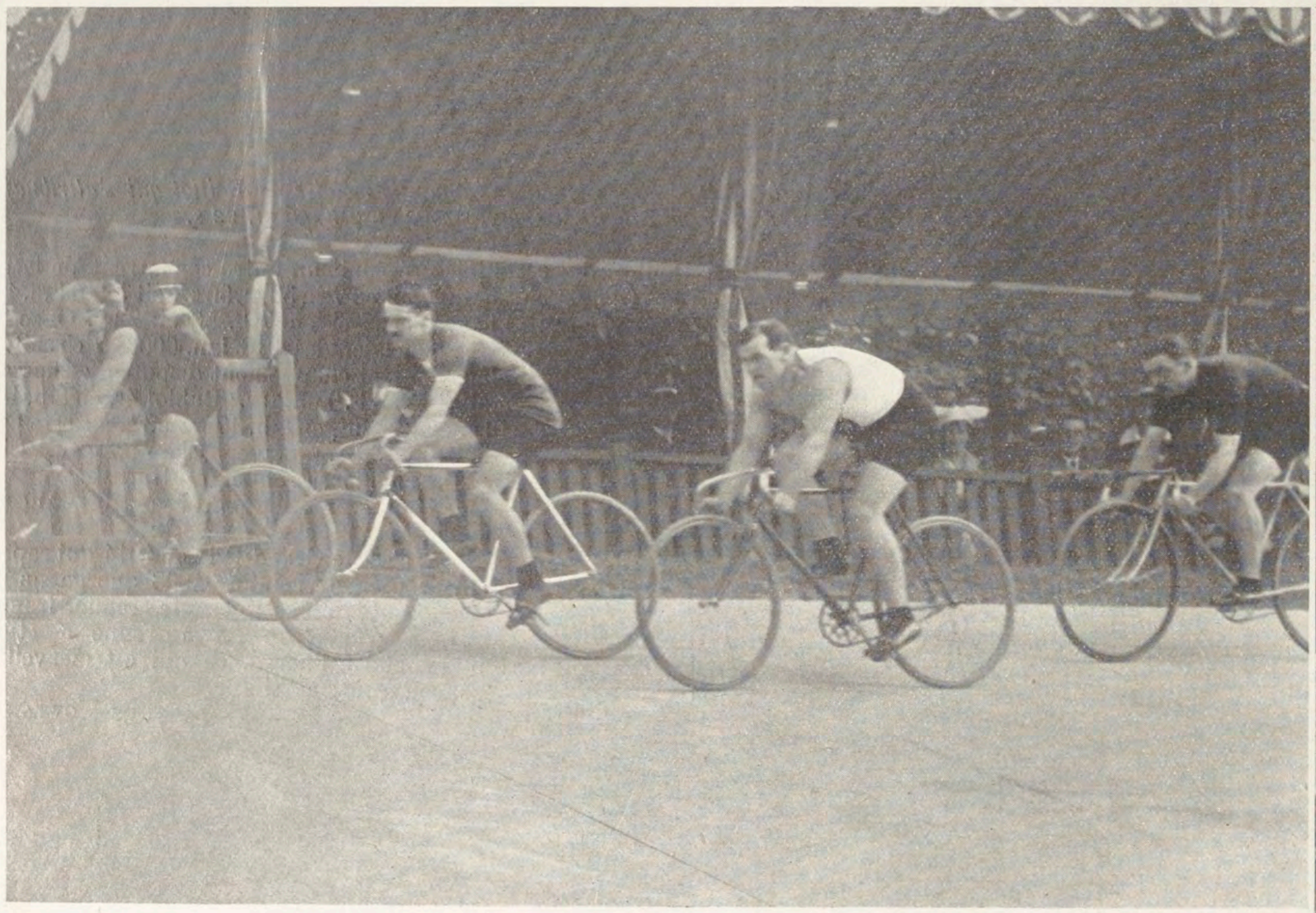
LA DEMI-FINALE D'ELLEGAARD

Piani essayait de se sauver après le premier tour, mais Dupré le suivait, emmenant Ellegaard. Celui-ci se détachait dans la ligne droite et gagnait facilement devant Dupuy, Dupré et Piani.



LA DEMI-FINALE DE POULAIN

La plus dure demi-finale de la journée. Elle réunissait Poulain, Pouchois, Bailey et Perchicot qui finirent dans cet ordre. Perchicot s'était échappé avant la cloche, mais Bailey avait ramené le trio.



Ellegaard Friol Hourlier Poulain

LE PREMIER TOUR DE LA FINALE

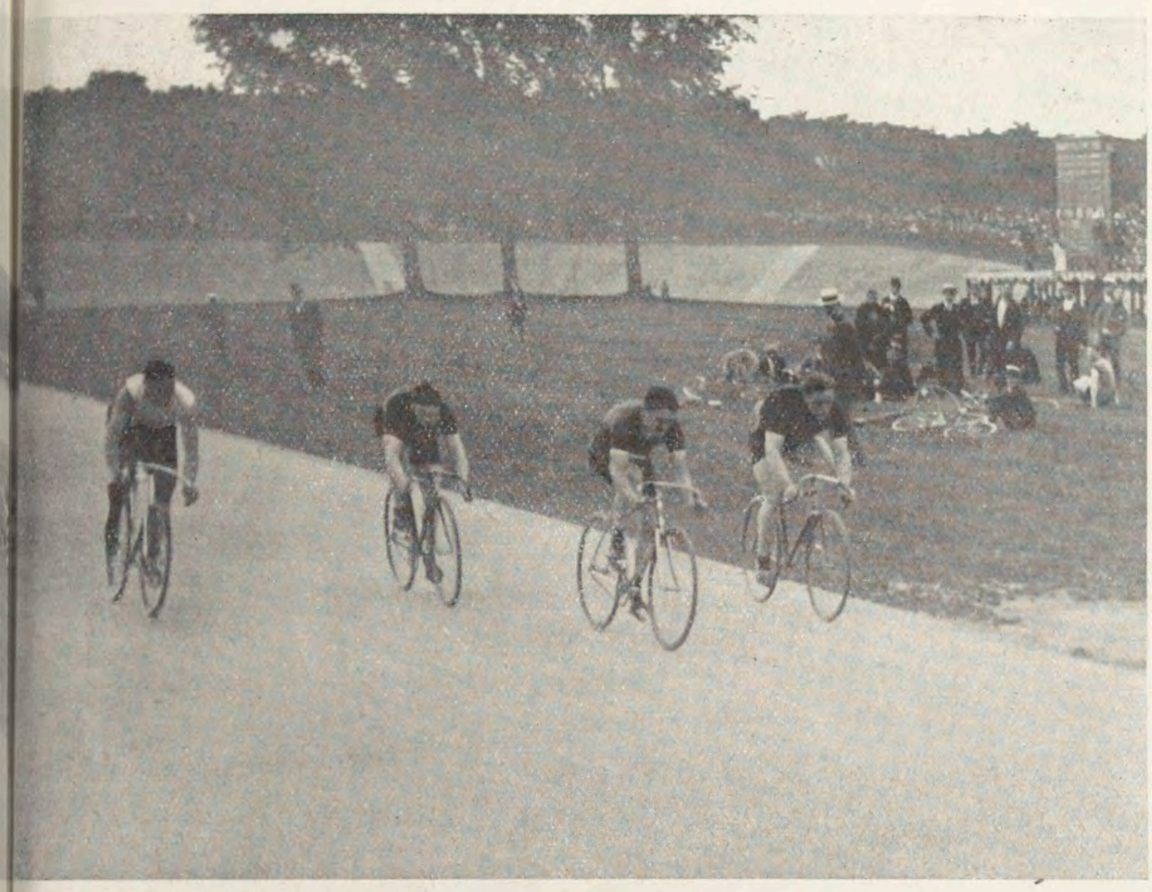
Ellegaard, désigné par le sort, menait en longeant les balustrades. Rien ne se produisait jusqu'au dernier tour où Ellegaard prenait la résolution de fournir son effort dans le virage de la ligne opposée.

LES FELICITATIONS DU PR

Après les trois Grands Prix, les vainqueurs furent Président de la République. Fait assez rare, les tro de France : c'étaient Hourlier, le champion de Pe pendants et Bellivi

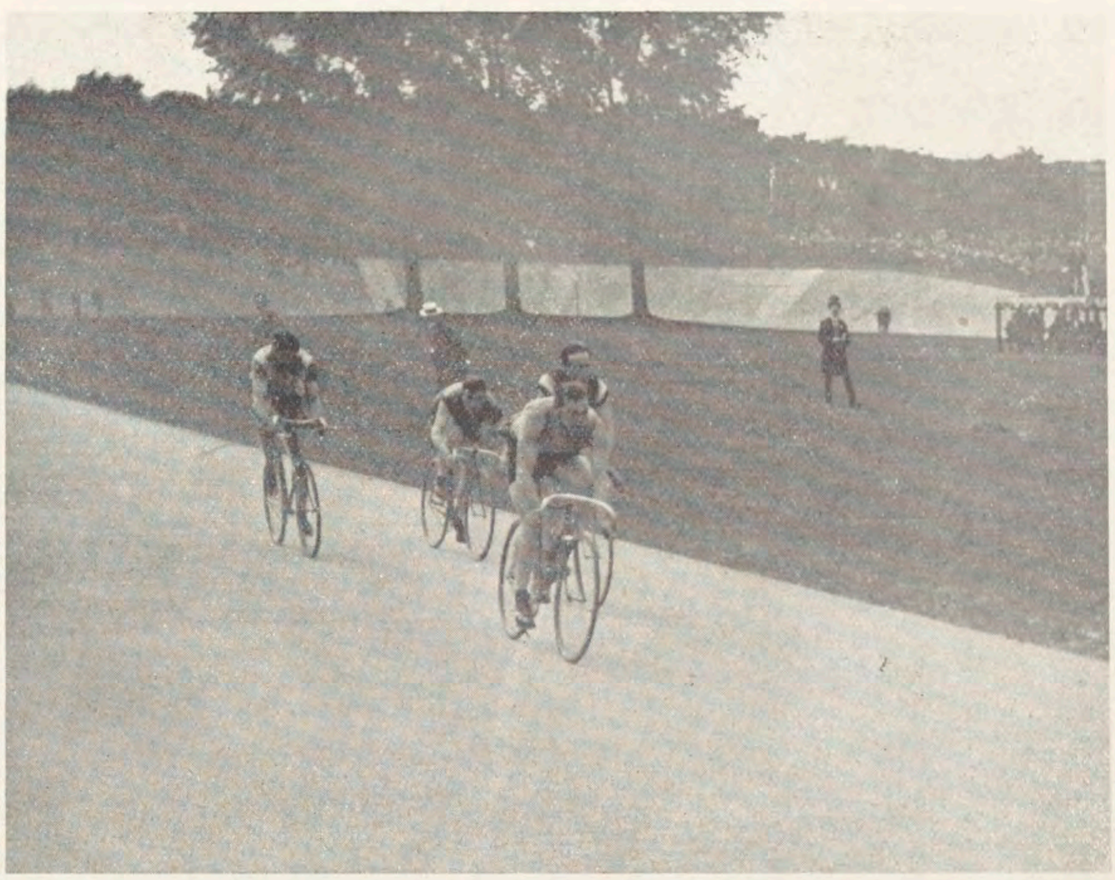
LE GRAND PRIX CYCLISTE DE PARIS :

Le Grand Prix de Paris est revenu pour la seconde fois au très remarquable athlète français Léon Hourlier qui, sur la piste très dure du vélodrome de Vincennes, prouve toujours sa grande valeur. C'est pourquoi on peut s'étonner que les officiels, avec une très curieuse conception de la justice sportive, aient cru bon de faciliter la tâche de ce coureur qui n'en avait certes pas besoin, dans sa demi-finale. Alors que Poulain devait battre Pouchois, Bailey, Perchicot ; que Friol était opposé à Otto Meyer, Sergent, Schilling, Hourlier n'avait que Jacquelin, Schiller, et son parent Meurger comme adversaires. Vous avouerez qu'il y a là une certaine exagération qui étonne de la part des dirigeants de l'U. V. F. Hourlier, le premier, a dû en souffrir dans son amour-propre, car il est un champion, un grand champion, et il aurait, je crois, gagné dans n'importe quelle demi-finale, sauf dans la première peut-être, celle de Poulain. Celui-ci, en effet, a été le plus redoutable adversaire du vainqueur dans la journée. Nous avons retrouvé



LA DEMI-FINALE DE FRIOL

Ce n'est que dans la ligne droite que la lutte commença. Friol ne fournit son effort que tout à fait sur la fin et s'assura l'avantage sur l'Allemand Otto Meyer devant le comingman Sergent et le Hollandais Schilling.

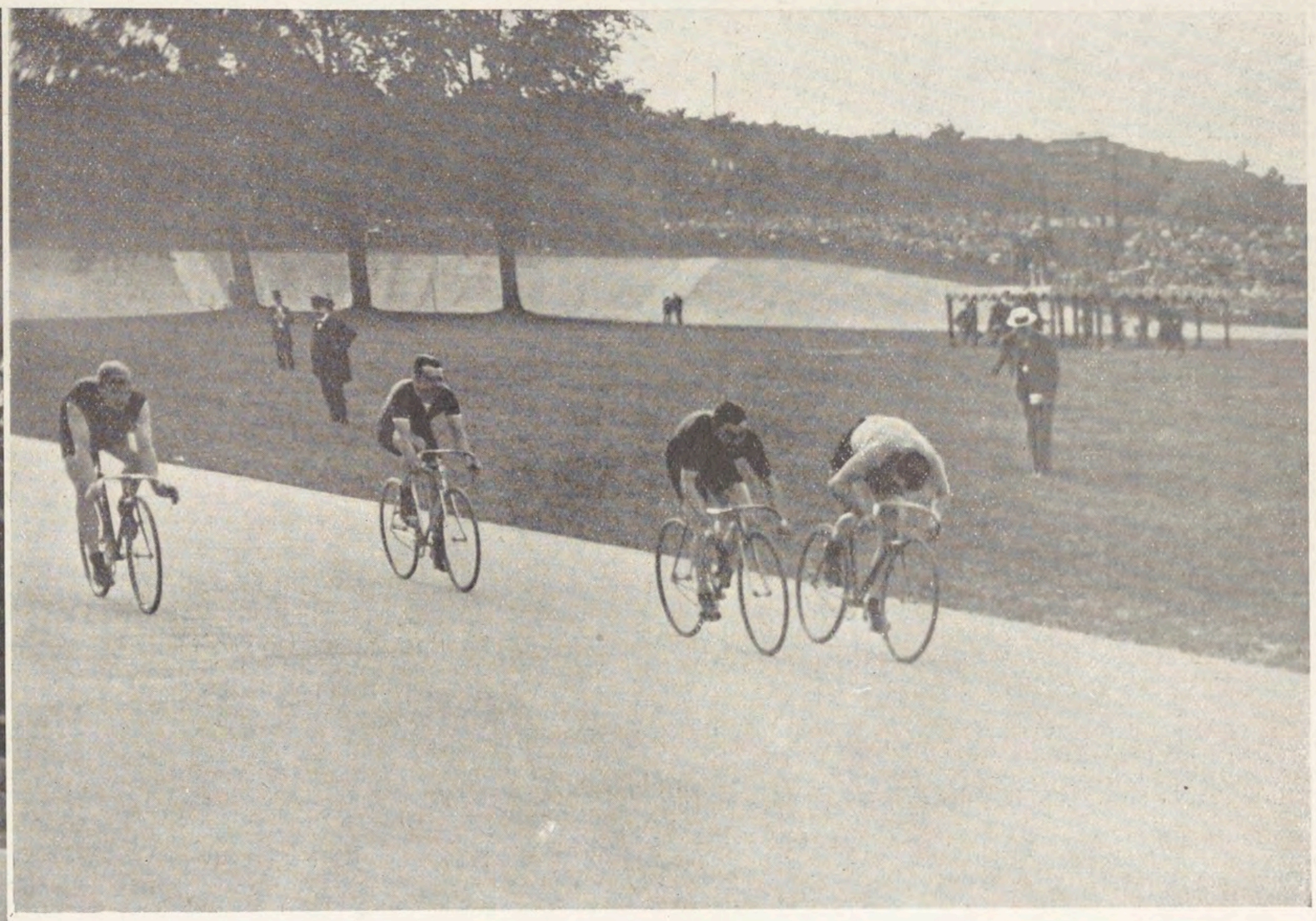


LA DEMI-FINALE D'HOURLIER

La plus facile de la réunion. Hourlier (bicyclette Peugeot, pneus Hutchinson) *emmené par Meurger n'eut qu'à attendre la ligne droite pour se dégager et battre Jacquelin, Schilles et Meurger.*

IDENT DE LA RÉPUBLIQUE

nduits à la tribune officielle où avait pris place le gagnants portaient le maillot tricolore de champion ot, pour les professionnels, Tournié pour les indé- pour les amateurs.



Ellegaard Friol Poulain Hourlier

L'ARRIVÉE DU GRAND PRIX DE PARIS

Hourlier emballait à fond. Friol survenait à l'extérieur et gênait Poulain qui, malgré un pneu crevé, ne succombait que d'une roue. Hourlier était 1er (bicyclette Peugeot pneus Hutchinson) *devant Poulain, Ellegaard et Friol.*

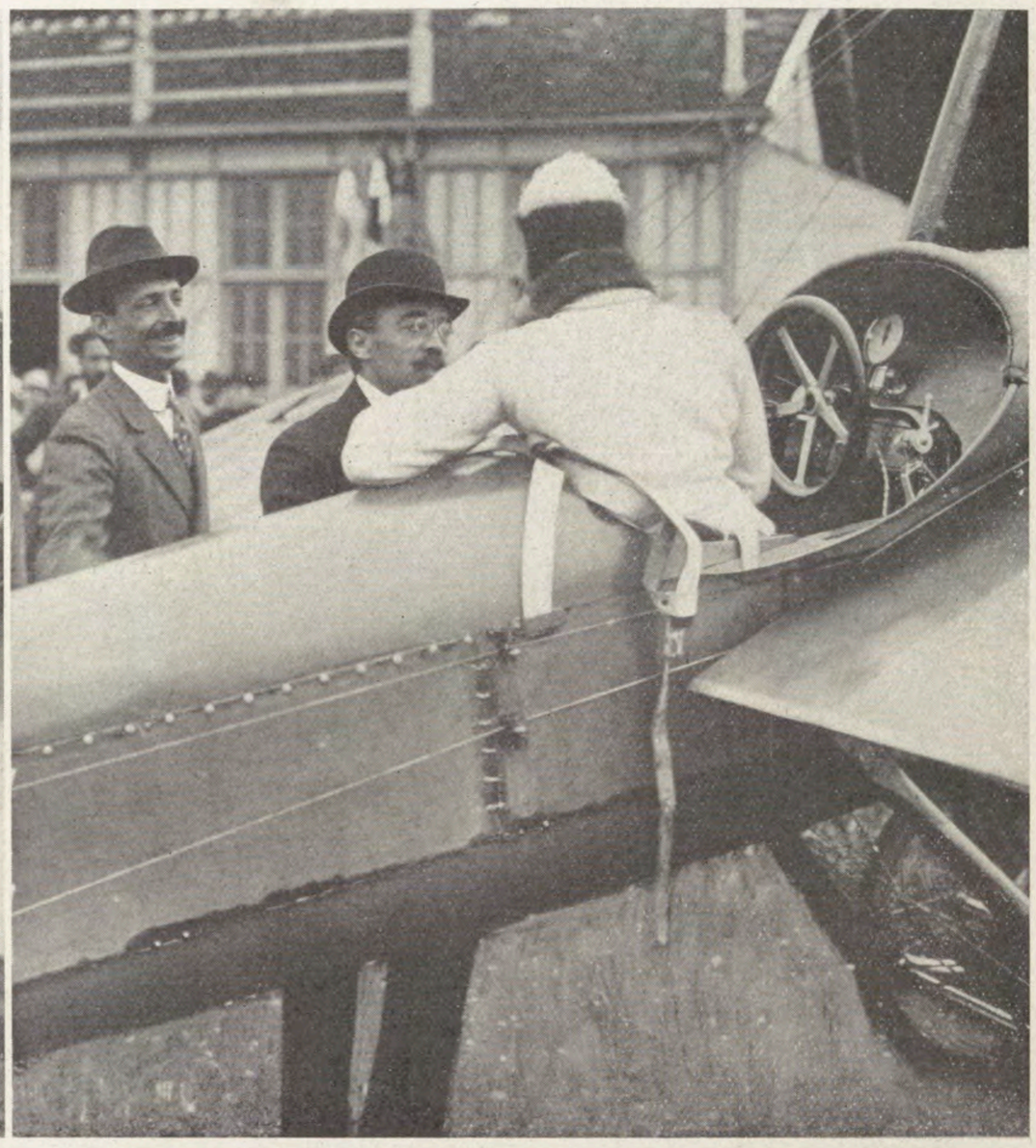
HOURLIER TRIOMPHE POUR LA 2e FOIS

le Poulain ailé du championnat du monde. Dans la finale, il succombe d'un quart de roue, après avoir accompli les 50 derniers mètres de son sprint avec un pneu crevé et après avoir été enfermé dans le dernier virage. Une revanche s'impose entre le crack rémois et l'ancien aviateur. Les louanges sont superflues pour Hourlier l'extraordinaire champion de Peugeot, mais il est indispensable de dire tout le bien que l'on pense de Poulain. Il y a peu de temps encore, il était considéré comme un sprinter de mérite, mais ne pouvant battre les meilleurs que par sa merveilleuse tactique. Dans le handicap d'inauguration du meeting du Grand Prix, il recevait même cinq mètres. Or, dans ses diverses exhibitions à Vincennes, il prouva qu'il avait retrouvé sa forme d'antan et son classement dans le Grand Prix, avec les incidents dont il fut victime, montre bien que nous avons retrouvé le grand Poulain de jadis. Il ne peut d'ailleurs pas profiter de sa place de 2e, une réclamation d'Ellegaard l'ayant fait rétrograder à celle de troisième.

UNE RÉUNION COLONIALE A JUVISY

MARC POURPE SE FAIT ATTACHER

Marc Pourpe, qui doit partir pour l'Extrême Orient à la fin d'août, a donné une grande réunion d'aviation à Juvisy, le 4 juillet, en l'honneur des coloniaux actuellement à Paris.



M. ALBERT SARRAUT ET MARC POURPE

Après avoir fait des loopings et des retournements sur l'aile, Pourpe emmena dans les airs de nombreux passagers dont M. Guesde, résident supérieur en Indo-Chine,

NOTRE PROCHAIN NUMÉRO DOUBLE SERA CONSACRÉ A L'AVIRON

Notre prochain numéro double qui paraîtra le 8 août sera consacré à l'aviron et à la natation. Ce numéro sensationnel sera d'une actualité brûlante puisqu'il paraîtra au lendemain des Championnats de France qui se disputeront à Lyon et quelques semaines avant les Championnats d'Europe qui auront lieu à Berlin le 23 août.

RÉSULTATS DE LA SEMAINE

AVIRON

SAMEDI 4 JUILLET.— Henley.— *Les Diamond Sculls.* Sinigaglia bat Stuard.

Coupe des Stewarts. — 1. Leander Club; 2. Mainzer Ruderverein.

Coupe de la Tamise. — 1. Cajus College, de Cambridge; 2. Jesus College, de Cambridge.

Coupe des Visiteurs. — 1. Club Lady Margaret; 2. Club Magdalena.

Coupe des Dames. — 1. Pembrocke Club; 2. Trinity Hall.

Grand Challenge Cup. — 1. Université d'Harvard; 2. Union Club of Boston.

CYCLISME

MARDI 30 JUIN. — *2e étape du Tour de France* Le Havre-Cherbourg (364 km.) 1. Rossius en 12 h. 15 m. 20 s.; 2 Thys à 3 longueurs; 3. E Engel en 12 h. 17 m. 4 s.; 4. Defraye en 12 h. 21 m. 11 s.; 5. Pélissier en 12 h. 22 m. 42 s.; 6 E. Georget en 12 h. 22 m. 42 s; 7. O. Egg. en 12 h. 22 m. 42 s.; 8. J. Alavoine en 12 h. 24 m. 39 s.; 9. Garrigou en 12 h. 20 m. 33 s.

JEUDI 2 JUILLET. — *3e étape du Tour de France* Cherbourg-Brest (405 km.) 1. E Engel en 14 h. 58 m. 6 s.; 2. Mottiat; 3. M. Buysse; 4. Defrage; 5. Pélissier, Thys, Petit-Breton, Lapize, E. Georget, Brocco, Mytten, Coomans, Rossius en groupe.

SAMEDI 4 JUILLET. — *4e étape du Tour de France* Brest-La Rochelle (470 km.) 1. Egg en 16 h. 13 m. 45 s.; 2 Pélissier en 16 h. 15 m. 45 s.; 3. E. Engel en 16 h. 15 m. 31 s.; 4. Rossius en 16 h. 15 m. 34 s., Alavoine, Faber, Spiessens, Georget, Garrigou, Thys, Lapize, Charron, M. Buysse en groupe.

DIMANCHE 5 JUILLET. — *Vélodrome municipal de Vincennes.* Grand Prix de Paris. 1. Hourlier, 2. Ellegaard, 3. Poulain (déclassé de la seconde place), 4. Friol. Temps : 2 m. 12 s.; les 200 mètres en 12 s. 2/5.

TENNIS

SAMEDI 4 JUILLET. — Wimbledon. — *Championnats du monde sur gazon.*

Norman Brooks (Australiens) bat Wilding (Australien) en 3 sets 6/4, 6/4 et 7/4.

(*Simple dames*) Mrs. Lambert Chambers bat Mrs. Larcombe 7/5 et 6/4.

HIPPISME

LUNDI 29 JUIN. — *Prix Sagan* (30.000 fr., 4.000 m.) 1. Champoreau (A. Carter.) à M. James Hennessy; 2. Reinder. P. M. G. 17 fr. 50 Pl. 16 fr., 42 fr.

DIMANCHE 5 JUILLET. — Maison-Laffitte. *Prix du Président de la République,* (100.000 fr., 2.500 m.)

1. Sardanapale (Mac Gee) au Baron M. de Rothschild. 2. Djamy. 3. Fauche le Vent. P. M. G. 42 fr, 50; Pl. 22 fr. 50, 40 fr. 143 fr.

TIR

MARDI 30 JUIN. — *Réunion de la Société l'Assaut au pistolet* (tir aux balles Devillers).

Gagnants des poules : Labordère, Alcobendas (2), Petrochino, Dr Devillers, Galand.

Sur 320 balles échangées, 204 ont touché les adversaires en présence.

LE MEILLEUR GUIDE DU TOURISME AUTOMOBILE

C'est l'ouvrage de MM. Petit et Meyan intitulé : l'*Automobile*, paru dans le célèbre collection illustrée *Sports Bibliothèque.*

Tous les touristes révoyants doivent le lire et l'emporter dans leurs voiture. Complet, précis, clair et technique, ce manuel apprend à se servir sans accroc de la voiture qu'on possède.

(Broché 6 francs, cartonné 7 francs, Pierre Laffite et Cie.)

APRÈS LE GRAND PRIX DE L'A. C. F.

Remarqué sur la plupart des voitures concurrentes les appareils Tel, indicateurs de vitesse et compte-tour, le compagnon du triomphe dans toutes les grandes manifestations sportives. Ces appareils, que nous connaissons fort bien pour les avoir vu fonctionner sur les avions militaires où ils sont réglementaires. s'imposent de plus en plus sur toute voiture sérieuse Les ingénieurs et constructeurs sont fixés depuis longtemps à ce sujet, et nous avons constaté au concours d Endurance militaire 1914, dont les épreuves sont commencées depuis lundi, la présence du Tel sur plus de 95 o/o des véhicules présentés : c'est la plus belle référence, car jusqu'à présent aucun autre appareil n'a pu résister aux trépidations des poids lourds.

Sportsmen pendant vos Vacances, abonnez-vous à la *Vie au Grand Air*

1° Pour recevoir votre journal favori partout où vous résiderez.

2° Pour réaliser une économie de 5 fr. 50 sur l'achat au numéro.

3° Pour bénéficier de nombreux avantages gratuits, parmi lesquels nous citerons :

Des réductions sur les prix du traitement dans un grand nombre de stations thermales :

Amélie-les-Bains, Bains-les-Bains, Châtel-Guyon, Evian, Vittel, Contrexéville, Enghien, Néris, Pougues-les-Eaux, La Motte-les-Bains, etc, etc.

Tout abonné de la Vie au Grand Air *a droit, en outre, à nombre d'autres avantages ainsi qu'à deux*

PRIMES GRATUITES

A choisir sur la liste envoyée franco sur demande. On trouve la nomenclature complète des avantages dans le

CARNET MULTIPRIMES

que tout abonné de la *Vie au Grand Air reçoit sur demande accompagnée de 0 fr. 50 pour la France et 0 fr. 75 pour l'Etranger pour frais divers*

On s'abonne à la *Vie au Grand Air* (France 28 fr. par an, étranger 32 fr.), chez tous les libraires et à la librairie Pierre Lafitte et Cie, 90, Champs-Elysées, Paris.

UNE PROUESSE DE S. M. ALPHONSE XIII A BORD DE SON HISPANO-SUIZA

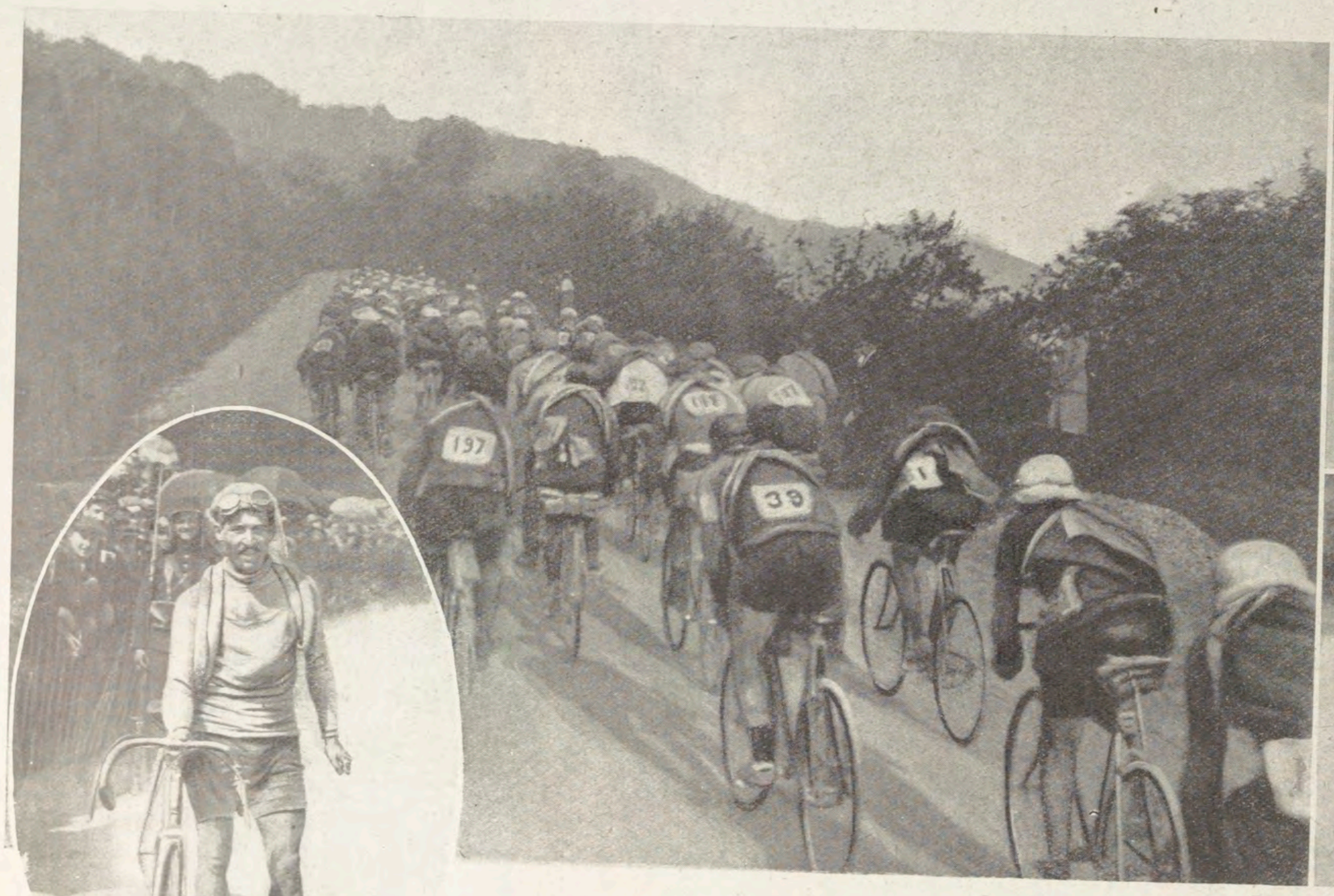
La curieuse photographie que nous publions a été prise au moment où le roi Alphonse XIII, au retour d'une excursion à la Sierra Morena, traverse la rivière Bembezar, dans sa voiture Hispano-Suiza. *Le roi fut le seul qui réussit à traverser la rivière par les propres moyens de son automobile. En haut à gauche; l'arrivée de l'*Hispano-Suiza *(85 × 130) de Massuger, première du classement général et gagnante de la Coupe de Navacerrada à Madrid. La même voiture dans la Coupe du Tibidabo. à Barcelone, prenait la seconde place du classement général à 1/5 de seconde d'une 200 chevaux. En haut à droite : Le roi Alphonse XIII, accompagné de la Princesse Marie de Roumanie arrive à la Tribune royale dans son* Hispano-Suiza.

FABER CONDUIT LE PELOTON DANS PONT-AUDEMER

La seconde étape, Le Havre-Cherbourg, fut très pénible pour les concurrents qui eurent à souffrir de la chaleur. La victoire revint à Jean Rossius qui couvrit les 364 kilomètres en 12 h. 15 m. 26 s.

CHRISTOPHE SE DÉSALTÈR

Le troisième étape, Cherbourg-Brest, revi parcours en 14 h. 58 m. 6 s. Une e



DANS LA COTE DE LA MAISON BRULÉE

Le Tour de France comptait encore 115 concurrents après la seconde étape. Les deux Belges Rossius et Thys, qui se livrent un duel terrible, étaient déjà premiers ex æquo, *du classement généra'.*

QUELQ

A gauche, en haut: Tribouillard remet sa pon
A droite, en haut: Everaerts remplit ses bid en selle. Crupelandt a dû abandonner d

ROSSIUS

Vainqueur de la seconde étape Le Havre-Cherbourg, sur bicyclette Alcyon. *Rossius était en tête du classement général avec Thys, après quatre étapes.*

LE TOUR DE FRANCE — LES ÉTAPES

Les étapes du Tour de France se suivent et ne se ressemblent pas. Si la deuxième, Le Havre-Cherbourg, fut disputée par une chaleur torride qui provoqua de nombreuses défaillances, la troisième, Cherbourg-Brest, se déroula par un temps atroce. Rossius le jeune routier belge, passa le premier la ligne d'arrivée à Cherbourg, battant son compatriote Thys, à l'emballage. Cette seconde étape eût été terriblement monotone sans la présence de Brocco, qui, par ses démarrages, son train soutenu pendant près de 200 kilomètres, sema le désarroi dans le peloton des routiers accablés par une température anorm Mais Brocco s'étant trop dépensé ne put pas maintenir allure et il s'effondra à 30 kilomètres du but. Rossius, avait su résister à tous les assauts, terminait relativement fr A la suite de cette étape le classement général s'établiss ainsi : 1. Rossius et Thys en 25 h. 33 m. 54 s.; 3. Pélis et E. Georget en 25 h. 41 m. 10 s.; 5. Defraye en 25 h. 43 6. Garrigou en 25 h. 43 m. 7 s.

La troisième étape, Cherbourg-Brest, ne fut pas exempte

ÉROLE DE GRANVILLE

e Engel qui couvrit les 405 kilomètres du qua un nouveau départ à Coutances.

LE PASSAGE A GRANVILLE

Au cours de la troisième étape, deux abandons importants se produisirent : Gauthy, l'excellent routier belge, fut pris de syncope à Dinan et Passérieu, souffrant d'une pleurésie, s'arrêta également à Dinan.

TÉS

place, en bas : Crupelandt inspecte sa chaîne. au. En bas : Scieur et Crupelandt se remettent quatrième étape, ayant cassé sa roue.

LA TRAVERSÉE DE PONTORSON

A Pontorson, le groupe de tête comprenait 77 coureurs. Treize hommes finirent ensemble à Brest. Pour la première fois depuis le départ, un Français gagnait. Emile Engel battait Mottiat par deux longueurs.

E. ENGEL

Vainqueur de Cherbourg-Brest, sur Peugeot. *Depuis le début du Tour de France l'écurie* Peugeot *s'est toujours attribué le places d'honneur aux diverses étapes.*

VRE-CHERBOURG ET CHERBOURG-BREST

ipéties. Dès le départ de Cherbourg, la majorité des con- rents prit une mauvaise route. Les commissaires ayant cidé d'annuler le premier départ, les coureurs se remirent ligne à Coutances; à Dinan, Gauthy et Passérieu aban- naient la course. A Guingamp, le peloton de tête était core composé de 40 hommes, il pleuvait à torrents. A 62 kilo- tres du but, à Morlaix, les lâchages se produisaient, treize mmes restaient encore aux prises, ils arrivaient ensemble contrôle d'arrivée de Brest. Emile Engel, le champion de Peugeot parvenait à battre le brillant routier belge Mottiat de deux longueurs.

Le classement général s'établissait ainsi après la trosième étape : 1. Rossius et Thys en 40 h. 32 m.; 3. Pélissier et E. Georget en 40 h. 39 m. 16 s.; Defraye en 40 h. 41 m. 6 s.; 6. Lapize en 40 h. 49 m. 52 s.; 7. Deman en 40 h. 58 m. 13 s.; 8. Egg en 40 h. 58 m. 23 s.; 9. Petit-Breton en 41 h. 1 m. 13 s. C'est dans les étapes de montagnes que de nombreuses modifications se produisirent dans le classement.

EMILE GEORGET

E. Georget, 4e de Brest-La Rochelle, se sauva, et faillit ne pas être rejoint. (Bicyclette Peugeot.)

MÉNAGER SE SAUVE

Ménager se détachait à 18 km. du départ et conservait la tête jusqu'à 15 km. de l'arrivée.

MOTTIAT A NANTES

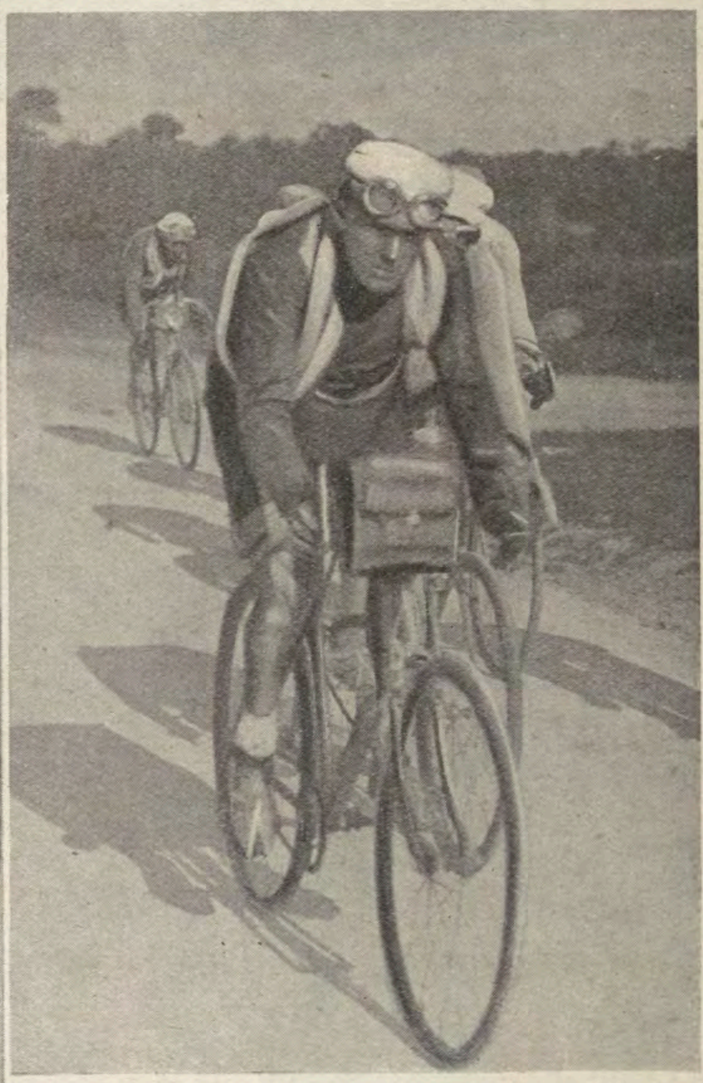
Retardé par de nombreux incidents, Mottiat ne put se classer que 37e.

A PONT-ROUSSEAU

Petit-Breton mène le peloton lancé à la poursuite de Ménager et d'Emile Georget qui ne furent rejoints que près de l'arrivée.

PETIT-BRETON A NANTES

Petit-Breton s'est classé 16e de l'étape Brest-La Rochelle (470 km.) à 9 minutes des vainqueurs.



(Clichés de notre envoyé spéial.)

SUR LA ROUTE DE VANNES

La quatrième étape a été gagnée par Egg, le recordman de l'heure sans entraîneur, en 16 h. 13 s. 45 s. (Bicyclette Peugeot.)

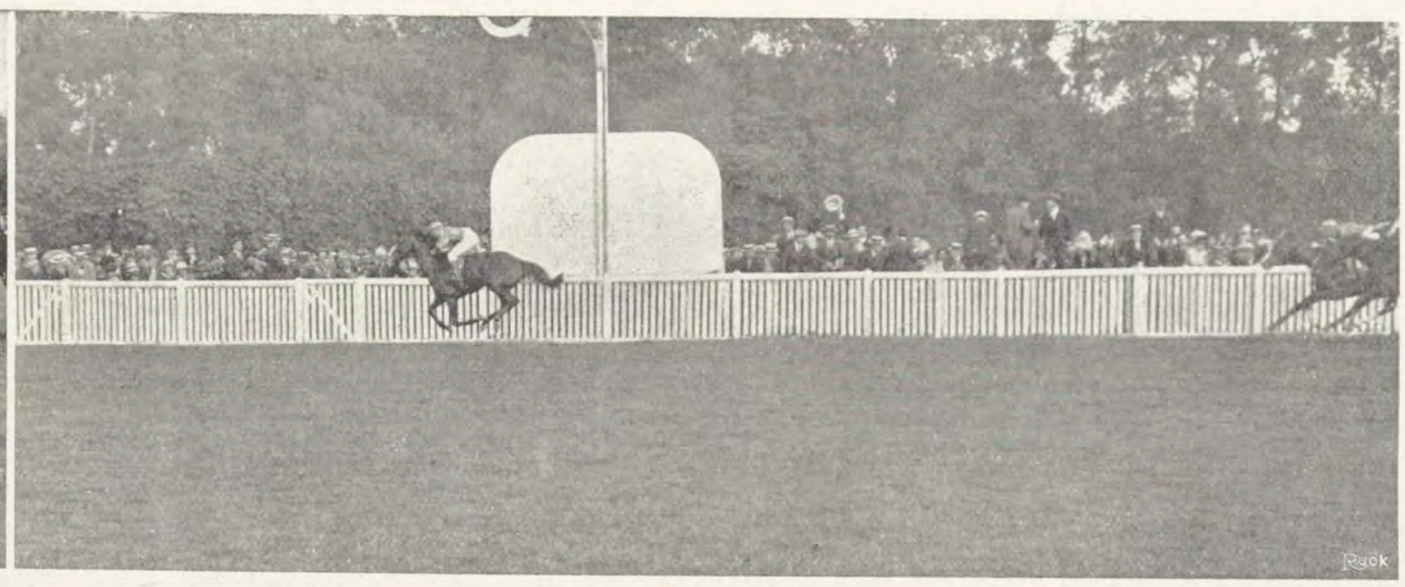
LA QUATRIÈME ÉTAPE

La quatrième étape du Tour de France se disputait sur l'interminable parcours Brest-La Rochelle qui comporte 470 kilomètres. Contrairement à ce qui se passe d'ordinaire, le trajet fut extrêmement mouvementé, Ménager s'échappant à 18 kilomètres du départ et réussissant avec Emile Georget à prendre une importante avance sur le peloton lancé à sa poursuite. A 51 kilomètres de la Rochelle, Ménager était tout seul devançant Emile Georget de 11 minutes et le gros du peloton de 14 minutes. Mais il avait trop présumé de ses forces et se faisait rejoindre à 15 kilomètres du poteau, se contentant de la 25e place. L'étape était gagnée une fois de plus par Peugeot grâce à Egg, plutôt considéré jusqu'alors comme un sprinter de la route, qui a prouvé sa grande valeur et ses ressources extraordinaires. A la suite de la 4e étape le classement général était le suivant : 1ers Thys et Rossius, 3e Pélissier, 4e Emile Georget, 5e Defraye, 6e Lapize, 7e Egg, 8e Garrigou et Alavoine, 10e Deman, 11e E. Engel, 12e Petit-Breton, 13e M. Buysse, etc., E. Georget a été pénalisé de 30 minutes à la suite de l'étape.

BREST-LA-ROCHELLE

L'abondance des matières nous oblige à remettre au prochain numéro, la suite de la publication de Ma carrière d'aviateur, *par* René Vidart.

DANS LE TOURNANT : DJAMY EN TÊTE
Dimanche dernier, à Maisons-Laffitte, s'est disputé le Prix du Président de la République. Sardanapale a triomphé une fois de plus.



Sardanapale Djamy
A 100 MÈTRES DE L'ARRIVÉE
La Farina est parti en tête, devant Djamy, Sardanapale, Fauche le Vent et Florist. En arrivant au tournant, Djamy passait La Farina qui rétrogradait. Dans la ligne droite, Sardanapale, que montait Mac Gee, rejoignait très vite Djamy.

NOUVELLE VICTOIRE DE SARDANAPALE

PAR STUART

Il me faut encore parler de Sardanapale. Je ne parle guère d'autre chose depuis cinq semaines, mais comment faire autrement puisque c'est toujours lui qui gagne? Il fait ce que Finasseur seul avait fait avant lui : le triple event du Derby, du Grand Prix et du Prix du Président de la République; et même il fait mieux, car à l'époque où Finasseur a accompli son exploit, l'intervalle entre le Grand Prix et le Prix du Président n'était pas comme aujourd'hui d'une semaine, mais d'un mois. Ce changement de date de la grande course de Maisons, n'est pas négligeable, en se montrant égal à lui même, et meilleur peut-être que jamais, huit jours après son terrible effort du Grand Prix, Sardanapale a donné une preuve singulièrement décisive de sa très haute qualité. Brûleur qui avait tenté la chance à Maisons l'année dernière, après sa victoire du Grand Prix, avait échoué piteusement, comme a échoué cette année La Farina. Avant Sardanapale, Verdun avait réussi à gagner les deux courses à huit jours d'intervalle Et je note en passant que Verdun et Finasseur étaient dans les mêmes mains qui ont préparé Sardanapale : celles de James d'Ockhuysen, qu'on ne saurait trop couvrir d'éloges. Pour lui, et il le disait très haut cet hiver, Sardanapale était le meilleur cheval qu'il eût jamais entraîné; et pour qui connaît sa très grande estime, ou pour mieux dire son culte pour Finasseur, cela plaçait bien haut le fils de Prestige. Les événements paraissent bien lui donner raison. Mais si Sardanapale est un cheval de grand ordre, il serait fort injuste de ne pas dire que son entraîneur aussi est un homme de tout premier ordre. Ceux qui, l'année dernière ou au début de cette année examinaient les boulets du crack ne comptaient guère le voir résister à l'entraînement jusqu'au Derby, et surtout pas jusqu'au Grand Prix.

D'Ockhuysen lui-même avait à cet égard, les craintes les plus sérieuses. Par là, s'expliquent les ménagements qu'il a eus pendant la première partie de la saison. Il n'a poussé à fond la préparation de Sardanapale que pour les grandes courses qui étaient son véritable objectif : le Derby et le Grand Prix; c'est ce qu'il faut bien comprendre pour juger exactement la carrière du fils de Prestige. Entre le Sardanapale du Prix Lupin, et celui du Derby et du Grand Prix, la différence est très grande. Elle est très grande comme qualité, et aussi comme apparence, les deux se tiennent du reste. Un cheval aussi changé que celui que nous avons vu au Derby et au Grand Prix ne pouvait l'être qu'en bien ou en mal : il était meilleur ou en déclin nécessairement, et les résultats ont suffisamment montré dans quel sens heureux s'était produit ce changement,

D'Ockhuysen a été tout particulièrement heureux, jusqu'ici dans le Prix du Président de la République qu'il a gagné quatre fois : une fois pour le compte de M. Michel Ephrussi avec Finasseur, et trois fois pour le compte du baron Maurice de Rotschild avec Verdun, Osman et Sardanapale. Pour en finir avec la statistique, je constate que depuis onze ans, que la course est fondée, M. Vanderbilt l'a gagnée à trois reprises, comme le baron Maurice de Rotschild, avec Maintenon (1906), avec Sea Sick (1908) et avec Oversight (1910). Les trois ans ont figuré au palmarès en grande majorité. Il y en a sept, contre trois chevaux de quatre ans et un de cinq.

Revenons à la course de dimanche et voyons ce qu'elle nous a appris de neuf.

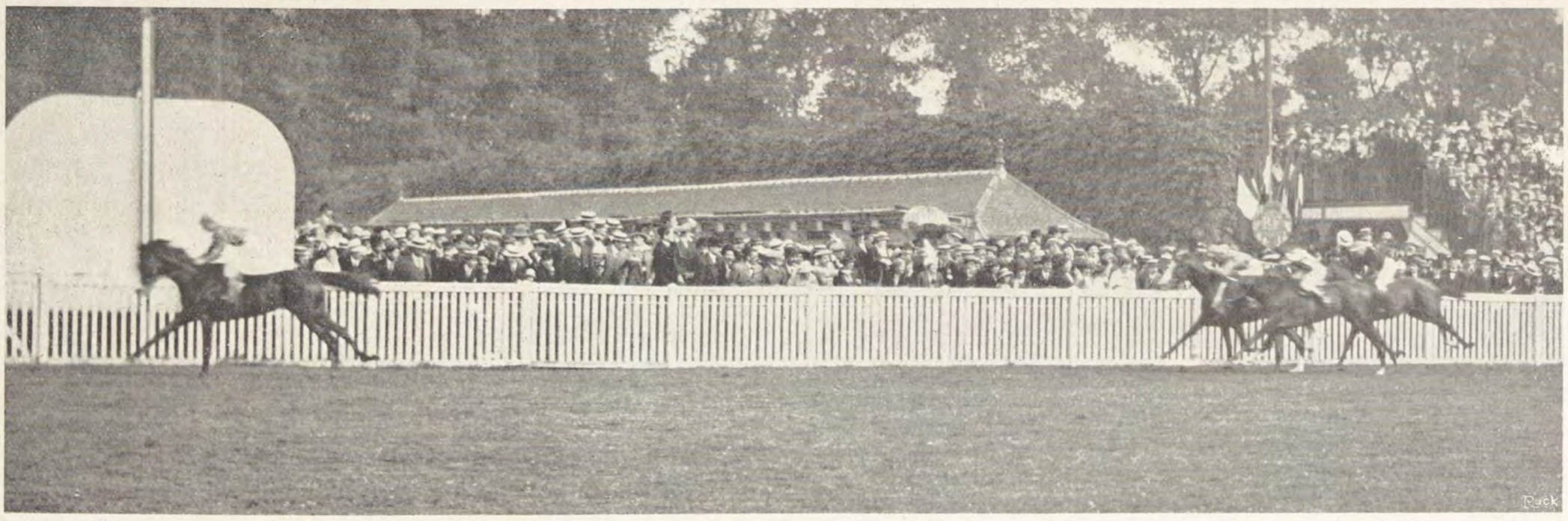
A peu près rien, ai-je entendu dire : Nimbus et La Farina n'ont pour ainsi dire pas couru. Ils ont été si manifestement inférieurs à eux-mêmes que leur course ne compte pas. Du résultat, il ne se dégage avec certitude qu'une seule chose : c'est que Sardanapale est beaucoup meilleur que Djamy, Fauche le Vent et Mon Petiot. Nous n'avons pas besoin du Prix du Président de la République pour l'apprendre; d'avance on en était à peu près certain. Tout cela n'est pas tout à fait vrai, ou plutôt c'est trop sommaire, trop incomplet pour être absolument exact. Il est certain que la course n'a pas donné ce qu'on espérait; que Nimbus et La Farina n'ont pas donné leur vraie mesure, et que nous avons assisté à une sorte de walk over, inattendu et assez déconcertant

Mac Gee qui avait l'ordre de ne venir en tête que cent cinquante ou deux cents mètres avant la fin s'est trouvé bien embarrassé. Il était à l'entrée de la ligne droite à côté de Djamy, déjà monté, et virtuellement battu. Se retournant, il a vu un lot désemparé. La Farina, qui avait mené, s'était effondré au tournant, Nimbus était déjà hors d'affaire, et le reste ne valait pas mieux. Que faire? attendre avec un cheval tirant double? Cela devenait difficile. Il s'est décidé à laisser aller son cheval, qui, très tranquillement, et se maintenant tout simplement dans son action a passé le poteau avec une avance que le juge a évalué à trois longueurs, et qui était en réalité (les photographies en font foi), de cinq ou six. On a dit : Sardanapale n'a battu que Djamy, Fauche le Vent et Mon Petiot Ce n'est pas grand'chose. Mais vraiment, si les autres n'étaient pas là, ce n'est pas sa faute, et il paraît bien singulier de le lui reprocher. Et puis, il y a la manière. La sienne a été vraiment la grande manière. Il n'a battu que Djamy, mais d'un nombre de livres incalculable.

Est-il même bien exact, que, même vis-à-vis de Nimbus et de La Farina, sa victoire ne prouve absolument rien? Elle prouve vis-à-vis de La Farina, qu'il a un tempérament plus robuste, et le tempérament c'est un des éléments de la qualité. La Farina a mal supporté sa course du Grand Prix, et a été incapable de la répéter Sardanapale, qui a eu une course aussi dure que lui à Longchamp, se présente huit jours après, aussi frais que la fois d'avant et meilleur que jamais. C'est lui qui est le bon cheval.

Nimbus, qui était dans un état magnifique, et inspirait une entière confiance, a échoué probablement à cause de l'état du terrain. Tous ses grands succès, il les a remportés sur des terrains plus ou moins lourds Il paraît à peu près démontré que le terrain très ferme lui est contraire, et ne lui permet pas d'utiliser sa qualité. Sardanapale lui, a prouvé que tous les terrains, secs ou détrempés, lui conviennent.

STUART.



Sardanapale Djamy Fauche le Vent.
L'ARRIVÉE DU PRIX DU PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (100.000 francs, 2.500 mètres.) — Maisons-Laffitte, le 5 juillet.
Au parc aux voitures, la course était terminée, Sardanapale passait le poteau, avec plusieurs longueurs d'avance sur Djamy qui se défendait énergiquement pour conserver la seconde place, par une tête seulement sur Fauche le Vent.

SARDANAPALE RECONDUIT PAR SON ENTRAINEUR J. D'OCKHUYSEN

Sardanapale a remporté dimanche dernier sa quatrième victoire consécutive : en cinq semaines, il a remporté le Prix Hédouville, le Derby de Chantilly, le Grand Prix de Paris et le Grand Prix du Président de la République. Le total des sommes gagnées par lui s'élève à 1.019.795 francs.

APRÈS LE PRIX DU PRÉSIDENT

PAR RENÉ RIONDET

La grande épreuve de Maisons-Laffitte, le Prix du Président de la République, a été l'apothéose de Sardanapale.

Poursuivant le cours de ses succès, ce glorieux performer vient seulement de dépasser le record des sommes gagnées par un cheval français, record qui était détenu par le célèbre Maintenon. Celui-ci, qui ne courut qu'à trois et quatre ans, triompha treize fois en dix-neuf sorties pour atteindre un total de 914.275 francs.

Sardanapale a commencé sa carrière à l'âge de deux ans, se classant trois fois premier, une fois second et une fois troisième derrière La Farina et une fois non placé dans le Prix Boïard. A l'heure qu'il est, ses gains se répartissent ainsi : 949.525 francs de prix, 48.250 francs de primes à l'éleveur, 22.020 francs de places ; soit au total 1.019.795 francs.

Le voilà donc en bonne situation pour battre le record mondial, qui appartient depuis 1895, au remarquable cheval anglais, Isinglass, dont les performances, de deux à cinq ans, comprirent onze victoires et une place de second pour un total de 1.466.375 francs.

D'après la façon dont il s'est comporté jusqu'ici, il est certain que Sardanapale est de taille à accomplir un pareil exploit. Mais il ne faut pas se dissimuler qu'il lui reste à accomplir la partie la plus difficile de sa tâche : jusqu'ici, il a triomphé dans les épreuves classiques où il rencontrait ses rivaux à égalité de poids ; il va se retrouver vis à vis d'eux, lors de ses prochaines sorties, dans des conditions plus ou moins désavantageuses.

Lorsqu'on examine la carrière de Maintenon, c'est précisément cette caractéristique qui en fait ressortir la valeur extraordinaire ; car, après son succès du Prix du Président de la République, le crack de M. W. K. Vanderbilt a remporté une série ininterrompue de sept victoires, qui, à part celle du Prix Royal Oak, ont été toutes acquises sous des surcharges plus ou moins sévères.

En attendant d'en faire autant, Sardanapale a prouvé définitivement par sa dernière performance de Maisons-Laffitte sa très haute qualité. Mais c'est là, semble-t-il, le seul enseignement qu'on puisse tirer du Prix du Président de la République. Cette course, qui, d'après la liste des partants, promettait un véritable régal, a apporté un désappointement complet : il est même bien heureux que Sardanapale ait été là : car, en son absence, le résultat aurait paru tout à fait incompréhensible.

Djamy premier, précédant de peu Fauche le Vent et Mon Petiot, et laissant loin derrière lui les Nimbus, les Ecouen ou les Dagor et surtout La Farina : quelle incohérence ! On entend d'ici tous les beaux raisonnements qu'on aurait pu tenir sur la comparaison entre l'épreuve de Maisons et la forme du Grand Prix représentée par La Farina.

Fort heureusement, le vainqueur est là qui remet les choses au point, prouvant qu'entre lui et son rival de Longchamp il y a la différence de l'effet produit par une épreuve sévère sur deux tempéraments dissemblables. Le froid et robuste Sardanapale n'a été nullement incommodé par un effort, dont l'influence a été fatale au nerveux La Farina et l'a laissé incapable de donner, même pendant les cents premiers mètres, l'ombre de la performance qu'il avait fournie huit jours auparavant.

Quant aux quatre ans, Nimbus, Dagor et Ecouen, ils n'avaient pas la même excuse à faire valoir et ils se sont comportés indignement, à distance respectueuse de leur contemporain Fauche le Vent.

Reste enfin le candidat anglais, le quatre ans Florist, celui-ci n'a figuré à aucun moment ; il ne faudrait pas s'étonner outre mesure si les journaux de son pays lui ont attribué un tout autre rôle.

Un exemple récent nous permet de nous défier de la façon curieuse, dont sont renseignés les sportsmen anglais. Voici, pour l'édification de nos lecteurs, la description technique du Grand Prix de Paris, telle qu'elle parut, rédigée par un correspondant particulier, dans le numéro du 29 juin de l'un des meilleurs journaux sportifs d'Angleterre, *The Sporstman :*

« Après une légère attente devant les rubans, La Farina s'élança en tête devant Saccharose, Sardanapale, Gué du Roi et Durbar, le peloton étant terminé par Rikuit et Ardee. Il y eut peu de modification dans cet ordre jusqu'au dernier tournant où Sardanapale passa au premier rang suivi par Durbar, qui fut rapidement rejoint par Saccharose. Dans la ligne droite, Durbar se trouva sur les talons de Sardanapale ; mais il fut rattrapé à la distance par La Farina qui fournit un gros effort pour tenter de dépasser Sardanapale. Celui-ci repoussa cet assaut et gagna la grande course par une encolure. »

A part ce dernier membre de phrase et quelques mots du début, tout le reste est un lot d'inexactitudes grossières qui sont particulièrement impardonnables lorsqu'il s'agit d'une course précisément destinée à rester fameuse par la tactique audacieuse de la Farina, n'hésitant pas à mener le train pendant les 3.000 mètres du parcours.

Puisque nous sommes sur ce chapitre, nous citerons encore une perle, découverte dans le numéro du 27 juin d'un autre journal sportif anglais, *The Sporting Chronicle.* A la veille du Grand Prix, l'un des rédacteurs s'exprimait ainsi, à propos du vainqueur du Prix du Jockey Club, Sardanapale :

« En lignée mâle, son père Prestige est un descendant de Monarque par Consul, Fripon et le Pompon. Comme cheval de courses, Prestige a fait quelque peu mentir son nom ; mais Le Pompon, Fripon, Consul et Monarque furent tous sur le Turf de bons performers. »

Certes, Monarque et Consul donnèrent des preuves indiscutables de leur valeur, nous ne chicanerons pas sur les carrières moins brillantes de Fripon et de Le Pompon. Mais ignorer que Prestige n'a jamais été battu au cours de ses seize sorties à deux et trois ans, il semble que ce soit un comble !

Il serait à souhaiter que les journalistes anglais approfondissent un peu plus ce qui se passe en France ; sinon ils pourraient s'abstenir de parler de ce qu'ils ne connaissent pas.

RENÉ RIONDET.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imprimerie de Vaugirard, H.-L. MOTTI, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris.